Nr 20

Za Kierownicą

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI | Warszawa 15—30 listopada | CENA 25 zł



Minister Obrony Narodowej Konstanty Rokossowski Marszałek Polski

KOMUNIKAT
ZE WSPÓLNEGO POSIEDZENIA RADY PAŃSTWA i RADY MINISTRÓW

Na wspólnym posiedzeniu Rady Państwa i Rady Ministrów w dniu 6-go listopada Prezydent BOLESŁAW BIERUT zakomunikował co następuje:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Bolesław Bierut, zważywszy, że Marszałek Rokossowski jest Polakiem i cieszy się popularnością w narodzie polskim zwrócił się do Rządu Radzieckiego z prośbą, o skierowanie o ile to jest możliwe, Marszałka Rokossowskiego do dyspozycji Rządu Polskiego dla służby w Wojsku Polskim.

Rząd Radziecki, mając na względzie przyjazne stosunki, które łączą ZSRR i Polskę i biorąc pod uwagę, że Marszałek Rokossowski decyzję w tej sprawie pozostawił w pełni Rządowi Radzieckiemu, zgodził się uczynić zadość prośbie Prezydenta Bieruta, zwolniwszy Marszałka Rokossowskiego zgodnie z zleceniem Prezydium Najwyższej Rady ZSRR, ze służby w Armii Radzieckiej i skierował go do dyspozycji Rządu Polskiego.



Marszałek Polski Michał Żymierski

MIANOWANIE KONSTANTEGO ROKOSSOWSKIEGO MARSZAŁKIEM POLSKI

Do
Obywatela
KONSTANTEGO
ROKOSSOWSKIEGO
w Warszawie

Na podstawie art. 12 pkt. 2 Dekretu z dnia 3 kwietnia 1948 r. (Dz. U. Nr 20, poz. 135) za wyjątkowe zasługi dla Rzeczypospolitej Polskiej i Wojska Polskiego w okresie wspólnej walki z najeźdźcą hitlerowskim, mianuję Obywatela Marszałkiem Polski.

Prezydent Rzeczypospolitej
(—) BOLESŁAW BIERUT

Minister Obrony Narodowej
(—) MICHAŁ ŻYMIERSKI

PISMO PREZYDENTA RP DO MARSZAŁKA MICHAŁA ŻYMIERSKIEGO

Do
Obywatela
MICHAŁA ŻYMIERSKIEGO
Ministra Obrony Narodowej
Marszałka Polski
w Warszawie

Przychylając się do zgłoszonej prośby — na podstawie art. 45 ust. 1 Konstytucji z dnia 17 marca 1921 r. w związku z art. 13 Ustawy Konstytucyjnej z dnia 19 lutego 1947 r. o ustroju i zakresie działania najwyższych organów Rzeczypospolitej Polskiej — zwalniam Obywatela Marszałka ze stanowiska Ministra Obrony Narodowej.

Równocześnie wyrażam podziękowanie za zasługi położone przez Obywatela Marszałka w tworzeniu Wojska Polskiego, w walkach o wyzwolenie Polski i w kształtowaniu kadr ludowego Wojska Polskiego, którym się chlubi cały naród.

Wierzę, że również na nowym ważnym posterunku pracy państwowej Obywatel Marszałek służyć będzie całą Swą wiedzą i doświadczeniem Polsce Ludowej.

Prezydent Rzeczypospolitej
(—) BOLESŁAW BIERUT

Prezes Rady Ministrów
(—) JÓZEF CYRANKIEWICZ

MIANOWANIE MARSZAŁKA KONSTANTEGO ROKOSSOWSKIEGO MINISTREM OBRONY NARODOWEJ

Do
Obywatela
KONSTANTEGO
ROKOSSOWSKIEGO
Marszałka Polski
w Warszawie

Na podstawie art. 45 ust. 1 Konstytucji z dnia 17 marca 1921 r. w związku z art. 13 Ustawy Konstytucyjnej z dnia 19 lutego 1947 r. o ustroju i zakresie działania najwyższych organów Rzeczypospolitej Polskiej — mianuję Obywatela Marszałka Ministrem Obrony Narodowej.

Prezydent Rzeczypospolitej
(—) BOLESŁAW BIERUT

Prezes Rady Ministrów
(—) JÓZEF CYRANKIEWICZ

PISMO MARSZAŁKA MICHAŁA ŻYMIERSKIGO DO PREZYDENTA RP

Do
Prezydenta Rzeczypospolitej
Ob. BOLESŁAWA BIERUTA

Zgodnie z powierzonymi mi przez Ob. Prezydenta nowymi zadaniami i nową funkcją państwową, proszę Ob. Prezydenta o zwolnienie mnie z dotychczasowej pracy na stanowisku Ministra Obrony Narodowej.

Minister Obrony Narodowej
(—) MICHAŁ ŻYMIERSKI
Marszałek Polski

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

ROZKAZ Nr 82

Generałowie, Admirałowie, Oficerowie, Podoficerowie i Szeregowcy!

Z dniem dzisiejszym zostały mi powierzone przez Prezydenta Rzeczypospolitej nowe funkcje państwowe. Na stanowisko Ministra Obrony Narodowej zostaje powołany przez Prezydenta Rzeczypospolitej Marszałek ROKOSSOWSKI, wielki żołnierz, wychowany w sławnej stalinowskiej szkole dowódców.

Naród nasz jest dumny, że Polak, robotnik warszawski, stał się jednym z najznakomitszych dowódców w wojnie z hitleryzmem okrył się sławą zwycięzcy spod Stalingradu i Kurska, zapisał się po wsze czasy w dziejach Narodu Polskiego jako dowódca wojsk radzieckich, które wyzwoliły ziemie polskie.

Wojsko Polskie łączą z Marszałkiem ROKOSSOWSKIM szczególnie mocne, bo zrodzone w bojach pod Jego dowództwem, więzy wspólnej walki z najeźdźcą hitlerowskim Swój pełen chwały szlak bojowy odbywała I Dywizja im. Tadeusza Kościuszki i I Armia Polska w ramach frontu, którym dowodził Marszałek ROKOSSOWSKI.

Dzisiaj wielki ten Polak i żołnierz obejmuje odpowiedzialne stanowisko Ministra Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej.

Generałowie, Admirałowie, Oficerowie i Podoficerowie i Szeregowcy!

Dziękując Wam w imieniu służby za dotychczasowy Wasz ofiarny trud żołnierski, wierzę głęboko, że pod tak znakomitym dowódcą, wespół z całym narodem, jeszcze bardziej umocnicie siłę obronną naszej Ojczyzny.

Niech żyje Polska Ludowa i Jej zbrojne ramię — Wojsko Polskie!

Niech żyje Najwyższy Zwierzchnik Sił Zbrojnych — Prezydent Bolesław Bierut!

Rozkaz powyższy odczytać przed frontem wszystkich jednostek wojskowych.

M. ŻYMIERSKI
Marszałek Polski

I Wiceminister Obrony Narodowej
EDWARD OCHAB

Warszawa, dn. 7 listopada 1949 r.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

ROZKAZ Nr 83

Generałowie, Admirałowie, Oficerowie, Podoficerowie i Szeregowcy!

W dniu dzisiejszym zostałem przez Prezydenta Rzeczypospolitej powołany na stanowisko Ministra Obrony Narodowej i objąłem dowództwo Wojska Polskiego.

W imieniu Wojska i swoim własnym życzę memu poprzednikowi Marszałkowi Żymierskiemu dalszej, owocnej pracy dla dobra Ojczyzny na nowym posterunku, na który zostaje powołany.

Ż o ł n i e r z e!

Przypadło mi w udziale w ciągu długich lat służyć sprawie ludu pracującego w szeregach bohaterskiej Armii Radzieckiej. Losy wojny sprawiły, że byłem dowódcą tego frontu, w ramach którego walczyli bohatersko żołnierze powstającego ludowego Wojska Polskiego, żołnierze I Dywizji, a później I Armii na sławnym szlaku bitewnym od Lenino poprzez Warkę, Warszawę, Gdańsk, Gdynię, Kołobrzeg, Wał Pomorski aż do Berlina.

Dumny jestem, jako ówczesny dowódca frontu i jako Polak z doniosłego wkładu wniesionego przez Wojsko Polskie u boku Armii Radzieckiej w dzieło rozgromienia faszyzmu i wyzwolenia narodów.

Dziś obejmuję dowództwo Wojska Polskiego, zahartowanego w zwycięskich bojach o wolność Ojczyzny, przepojonego braterskim uczuciem przywiązania i szacunku dla Armii Radzieckiej, stojącego w jednym szeregu z armiami bratnich republik ludowych na straży pokoju, demokracji i socjalizmu.

W poczuciu obowiązków, jakie zostały na mnie nałożone przez Kraj i Prezydenta, w poczuciu odpowiedzialności, jaką ponoszę wobec narodu polskiego i polskiego ludu pracującego, z którego wyrosłem i z którym zawsze czułem się związany całym swym sercem, oraz bratniego nam narodu radzieckiego, który mię wychował jako żołnierza i dowódcę — obejmuję powierzony mi posterunek, aby wszystkie swe siły poświęcić dalszemu rozwojowi i umocnieniu naszego Wojska i obronności Rzeczypospolitej.

Wraz z Armią Radziecką stać będziemy na straży pokoju, którego orędownikiem i obrońcą jest wielki STALIN.

Szeregowym i oficerom Wojska Polskiego

r o z k a z u j ę

wzorem bohaterów spod Lenino, Warszawy, Gdańska, Budziszyna, Berlina, stać wiernie na straży Polski Ludowej, jej Niepodległości i nienaruszalności Jej granic na Odrze, Nysie i Bałtyku;

zacieśniać węzły braterstwa z potężną Armią Radziecką i armiami krajów Demokracji Ludowej;

pogłębiać pracę polityczną i wyszkolenie bojowe, umacniać świadomą dyscyplinę wojska i jego nierozerwalny związek z ludem pracującym, gospodarzem naszej wyzwolonej Ojczyzny.

Niech żyje Polska Ludowa!

Niech żyje Sojusz Polsko-Radziecki!

Niech żyje Najwyższy Zwierzchnik Sił Zbrojnych Prezydent Bolesław BIERUT.

Rozkaz powyższy odczytać przed frontem wszystkich jednostek Wojska Polskiego.

I Wiceminister Obrony Narodowej
EDWARD OCHAB
generał brygady

Minister Obrony Narodowej
KONSTANTY ROKOSSOWSKI
Marszałek Polski

Warszawa, dn. 7 listopada 1949 r.

DROGA WALK I ZWYCIĘSTW MARSZAŁKA ROKOSSOWSKIEGO

KIEDY pamiętnego lipca 1944 r. wojska radzieckie w ciężkich walkach z najeźdźcą hitlerowskim sforsowały Bug i zaczęły wyzwalać ziemię polską — rozradowani mieszkańcy wsi i miast Lubelszczyzny, cisnąc się w podzięce do radzieckich maszyn bojowych i samochodów, zwrócili uwagę na wysoką, smukłą postać dowódcy wyzwoleńczych wojsk, który z uśmiechem szczęścia i wyraźnym rozrzewnieniem ściskał wyciągające się do niego dłonie.

Gdy przemówił, odpowiadając na gorączkowe słowa dziękczynienia, okazało się, że mówi piękną, czystą polszczyzną.

Polak? Tak jest, Polak, rodem z Warszawy. Polak — czołowym dowódcą wyzwoleńczych oddziałów radzieckich!

Lotem błyskawicy rozeszła się ta wieść na szlaku wyzwoleńczym armii. I chłopaki nadbużańskie, nauczyciele chełmscy, robotnicy lubelscy — setki tysięcy Polaków powtarzało sobie z dumą, że na czele wojsk radzieckich, które wyzwalają Lubelszczyznę, stoi rodak warszawski, słynny marszałek najlepszej armii świata, kóry gromi najeźdźców hitlerowskich, patrzy na wyzwolonych ludzi jasnymi, polskimi oczyma i wita ich serdecznie w języku ojczystym.

Takie było powitanie Marszałka Konstantego Rokossowskiego z ziemią ojczystą — po 30 latach rozłąki.

DZIECIŃSTWO

KONSTANTY ROKOSSOWSKI urodził się w roku 1896 w Warszawie, w rodzinie maszynisty kolejowego Ksawerego Konstantego Rokossowskiego.

Ojciec, ciężko kontuzjowany w katastrofie kolejowej i pozbawiony jakiejkolwiek pomocy socjalnej, zmarł w roku 1904.

W 1910 roku umiera mu matka. Niespełna 14-letni chłopiec musi żegnać się z dzieciństwem, ze szkołą, z nauką, której tak gorąco łaknął. Trzeba było dzielić los robotniczego dziecka owych czasów — wziąć się do pracy i zarabiać na utrzymanie.

PIERWSZA WALKA

MŁODOCIANY Kostek Rokossowski zaczyna pracować w fabryce trykotarskiej przy ul. Szerokiej, w tej samej gdzie pracowała matka. W poszukiwaniu solidnej kwalifikacji przerzuca się jednak wkrótce na inną robotę. Pracuje w Warsztatach Kamieniarskich majstra Wysockiego na Pradze. Silny zręczny i zdolny chłopak szybko nabywa umiejętności rzeźbiarza w granicie i marmurze. Kiedy warsztat Wysockiego uzyskuje roboty przy budowie mostu Poniatowskiego na Wiśle Kostek Rokossowski jest jednym z najzręczniejszych kamieniarzy, obciosywających granitowe części mostu.

Jest rok 1912. Po krwawej masakrze robotników rosyjskich nad Leną, w dalekiej Syberii, ogarnia całe imperium carskie potężna fala straików i manifestacji. Strajkują robotnicy Moskwy i Piotrogradu, strajkuje również proletariat Warszawy, ramię przy ramieniu z robotnikami rosyjskimi przeciwko wspólnemu wrogowi — caratowi i kapitalistom.

Płomień walk ogarnia także robotników kamieniarskich. Młodociany Rokossowski wraz z towarzyszami pracy bierze udział w potężnej manifestacji robotników warszawskich. Następuje szarża carskich żandarmów. Pod ich ciosami pada chorąży demonstracji. Sztandar, czerwony sztandar robotniczy, symbol nieugiętej walki o wolność jest zagrożony!

Jednym skokiem dopada Kostek sztandaru. Nie, nie wolno go przecież oddać w ręce wroga. Chwyta za drzewce, energiczne pociągnięcie — i oderwany od drzewca sztandar jest już w ręku Kostka, już znika pod bluzą na piersiach chłopca. W tej chwili ciężka łapa żandarma spada na jego ramię.

Następują ponure miesiące w celi więziennej na Pawiaku — rozjaśnione jedynie rozmowami ze starszymi towarzyszami doli, którzy młodemu robotnikowi zaczynają objawiać prawdę walki klasowej o lepszą przyszłość ludu i ojczyzny.

WOJNA

PO wyjściu z więzienia Kostek przenosi się do Grójca pod Warszawę. Tutaj w 1914 r. zostaje powołany, jak wszyscy jego rówieśnicy w wieku poborowym, do wojska carskiego.

Zaczyna coraz lepiej pojmować, że aby marzenia jego spełniły się, trzeba obalić panowanie cara i panowanie kapitalistów, trzeba, by lud sam wziął we własne ręce swoje losy.

Teraz dociera do świadomości Konstantego Rokossowskiego głos socjalizmu, głos Lenina i Stalina.

Cóż dziwnego, że na pierwszy zew rewolucji, Rokossowski staje w jej szeregach? Rozumie przecież, że tu na polach walk rewolucyjnych o władzę radziecką, rozstrzygają się również losy Polski. To przecież rewolucja radziecka proklamowała głośno i bez zastrzeżeń niepodległość Polski. Rozumie więcej — że sprawa Rewolucji Październikowej jest sprawą ludzi pracy na całym świecie, że wyzwolenie ludu rosyjskiego z jarzma kapitalistycznego, zapowiada również — wcześniej lub później wyzwolenie ludu polskiego. Rokossowski jest jednym z wielu tysięcy Polaków, którzy czynnie stanęli w szeregach rewolucji, głosząc, że „sprawa walk rewolucyjnych w Rosji jest naszą sprawą" i ślubując, „walczyć w imię Republiki Rad za sprawę socjalizmu i braterstwa ludów".

POD SZTANDAREM REWOLUCJI

W dniach Wielkiej Rewolucji Październikowej Konstanty Rokossowski wraz z innymi rewolucyjnymi żołnierzami przekształca swój pułk w jednostkę Czerwonej Gwardii. Rokossowski już wówczas wyróżnia się swoim doświadczeniem bojowym i zdolnościami, tak też w tym nowopowstałym czerwonogwardyjskim Kargopolskim Oddziale Kawalerii zostaje wysunięty na stanowisko zastępcy dowódcy.

Wojska Kołczaka zostały rozbite przez Armię Czerwoną, sam Kołczak rozstrzelany w Irkucku. Ale młody kawalerzysta jeszcze prowadzi swój czerwony pułk na wschodnią stronę jeziora Bajkalskiego, jeszcze gromi interwentyjne oddziały japońskie pod Ułan Ude, jeszcze bierze udział w rozbiciu oddziałów kontrrewolucyjnych barona Ungerna-Sternberga na piaskach Mongolii. Dwa radzieckie ordery Czerwonego Sztandaru i mongolski order Czerwonego Sztandaru, otrzymany od wdzięcznej Mongolskiej Republiki Ludowej — nagrodziły wówczas męstwo i rewolucyjną ofiarność Konstantego Rokossowsikego.

STUDIA WOJSKOWE

REWOLUCJA zwyciężyła. Armia Czerwona pokonała kontrrewolucyjne oddziały carskich generałów i burżuazji rosyjskiej, oraz armie interwencyjne 14 państw kapitalistycznych. Rozpoczął się okres twórczej, pokojowej pracy Republiki Radzieckiej.

Ale syn robotniczej Warszawy, żołnierz Rewolucji Socjalistycznej Konstanty Rokossowski, dobrze rozumie, że pierwsze w dziejach państwo socjalistyczne — drogowskaz dla mas ludowych całego świata — nie jest wolne od niebezpieczeństwa, dopóki istnieje otoczenie kapitalistyczne. Pozostaje więc w Armii Czerwonej i pracuje nad umocnieniem i rozbudową sił zbrojnych, stojących na straży państwa robotników i chłopów — dumy i nadziei mas ludowych całego świata.

Jakby przeczuł, że Armia rewolucji, której oddał swe siły i zdolności, przyniesie kiedyś wyzwolenie Polsce, rozbijając siły faszystowskie, umożliwi jej wkroczenie na drogę socjalizmu! Jakby przewidział, że to wszystko, co zawdzięcza radzieckim szkołom wojskowym i niedoścignionej radzieckiej myśli wojskowej — swą ogromną, leninowsko-stalinowską wiedzę wojskową, swój wysoki kunszt bojowy, swoje znakomite umiejętności bicia i pokonywania wroga — będzie mógł oddać na usługi walczącej o wolność i powstającej do nowego, socjalistycznego życia ojczyzny!

W 1925 roku kończy ze znakomitymi wynikami Wyższą Szkołę Wojskową, a w r. 1929 — Wyższe Akademickie Kursy Sztabu Generalnego. Dowodzi brygadą kawalerii, potem dywizją kawaleryjską i wreszcie korpusem kawaleryjskim.

W chwili wybuchu wojny radziecko-niemieckiej Konsanty Rokossowski dowodzi korpusem pancernym w stopniu generała-majora.

W OBRONIE MOSKWY

WYKORZYSTUJĄC czynnik zdradzieckiego zaskoczenia oraz początkowej przewagi sprzętu technicznego potężne zagony hitlerowskie zmierzały ku sercu państwa socjalistycznego — Moskwie.

Ale w Moskwie był Stalin, a w Armii pod jego generalnym kierownictwem znakomici dowódcy, wychowankowie stalinowskiej strategii i taktyki. Wśród nich również gen. Rokossowski.

Jednym z najbardziej odpowiedzialnych odcinków w tym planie, obronę szosy prowadzącej z Wołokołamska do Moskwy, powierzył Stalin 16 armii, dowodzonej przez gen. Rokossowskiego. Od połowy października do końca listopada armia Rokossowskiego bohatersko odpierała wściekłe ataki potężnie opancerzonej, tak zwanej „północnej grupy uderzeniowej" nieprzyjaciela. Na szosie Wołokołamskiej żołnierze i ich dowódca przejawili bezprzykładne męstwo, ofiarność, pogardę śmierci i umiejętną taktykę walki z przeważającymi siłami natarcia.

5 grudnia rozpoczęło się natarcie radzieckie, które doprowadziło do odrzucenia Niemców spod Moskwy.

OBROŃCA STALINGRADU

W czerwcu 1942 roku bohater spod Moskwy, gen. lejtnant Rokossowski zostaje mianowany dowódcą Frontu Briańskiego. Ponieważ jednak na tym odcinku panuje wówczas względna cisza, zostaje w dwa miesiące później przeniesiony przez Kwaterę Główną na stanowisko dowódcy Frontu Dońskiego, przed którym stanęło właśnie zadanie wzięcia udziału w operacji stalingradzkiej.

Jakie było w tym planie stalinowskim zadanie wojsk gen. pułkownika Rokossowskiego?

O tym, że było poważne, wiedzieli nawet starzy żołnierze, którzy znali swego dowódcę frontu z dawnych walk.

Było obyczajem tego dowódcy frontu rozmawiać przed bitwą z żołnierzami, poznawać ich troski i kłopoty, dodawać im otuchy, radzić i pouczać, wyjaśniać osobiście bezpośrednie zadania.

Rozmowa z żołnierzami toczyła się tym razem w ziemiance na pierwszej linii.

— Myśmy Was już widzieli, obywatelu generale.

— Gdzie? — pyta generał.

— Pod Moskwą. Pod Waszym dowództwem młóciliśmy tam faszystów. Teraz też zaraz zrozumieliśmy, że coś się święci. Niedługo zaczniemy „fryców" domłócać.

— Dlaczego tak sądzicie? — zapytał ubawiony generał.

— Przecież Stalin by Was, obywatelu generale, tutaj niepotrzebnie nie posyłał — odpowiedział rezolutnie doświadczony żołnierz.

19 listopada wojska Frontu Dońskiego pod dowództwem gen. Rokossowskiego ruszyły z rejonu na północ od Stalingradu ku południowi, pierwszego dnia natarcia przełamały obronę niemiecką, przebyły w ustawicznych walkach około stu kilometrów i połączyły się z jednostkami pancernymi, idącymi jednocześnie od południa. W ten sposób zgrupowanie wojsk niemieckich pod Stalingradem zostało zamknięte stalową obręczą.

Następne zadania — rozbicie i zniszczenie otoczonych wojsk — powierzył Generalissimus Stalin generałowi Rokossowskiemu. Zadanie to zostało wykonane po mistrzowsku. 2 lutego 1943 roku przedstawiciel Kwatery Głównej, Marszałek Woronow i dowódca operacji gen. Rokossowski mogli zameldować Stalinowi o całkowitym rozbiciu niemieckiego zgrupowania stalingradzkiego w sile 4 korpusów piechoty i 2 korpusów pancernych, oraz o wzięciu około 90 tysięcy jeńców, w tym 23 generałów i jednego feldmarszałka.

Tego zimowego poranka mógł pogromca hitlerowców spod Stalingradu powiedzieć sobie: dziś zostały położone podwaliny pod wyzwolenie Warszawy.

BOHATER ROZSTRZYGAJĄCYCH BOJÓW

CIĘŻKA i trudna, ale pełna chwały, była droga Konstantego Rokossowskiego do Warszawy. Od granic Polski dzieliły go spod Stalingradu jeszcze 2 tysiące kilometrów, wypełnionych hitlerowskimi wojskami, najeżonymi bunkrami, pasami obronnymi i fortami.

Rokossowski jest dowódcą i bohaterem wielu ciężkich walk o rozstrzygającym znaczeniu. Jego imię staje się sławne, jako jednego z najbardziej utalentowanych dowódców szkoły stalinowskiej. Wódz Naczelny Józef Stalin posyła go też na najbardziej odpowiedzialne odcinki gigantycznego frontu.

Jako dowódca Frontu Centralnego bohatersko wytrzymuje wraz ze swymi żołnierzami w roku 1943 pod Kurskiem potężną próbę rozpaczliwej ofensywy hitlerowskiej.

Pod koniec 1943 roku gen. Rokossowski mianowany zostaje dowódcą 1. Frontu Białoruskiego. Na czele wojsk tego frontu bierze udział w wyzwoleniu Białorusi. Otacza i niszczy bobrujskie zgrupowanie hitlerowców — przy czym na polu walki zostaje około 50.000 żołnierzy nieprzyjacielskich, a około 25 tysięcy dostaje się do niewoli, wyzwala Słuck, Stołpce i Nieśwież, współdziała w natarciu na Mińsk, dociera do Prypeci, stąd zawraca na południe, 6 lipca 1944 roku wyzwala Kowel i na czele swoich wojsk idzie niepowstrzymanie na Bug do Polski.

WŚRÓD POLSKICH ŻOŁNIERZY

BYŁo 1944 roku 1. Armia podporządkowana została operacyjnie dowództwu 1. Frontu Białoruskiego i częstym gościem w jednostkach polskich był dowódca frontu.

Wysoki, wysportowany, w każdym calu żołnierz i dowódca — nie wiadomo było czym sobie bardziej ujmuje serca oficerów i żołnierzy, czy swą nienaganną, trochę śpiewną polszczyzną, czy niezwykłą prostotą i skromnością obejścia, czy troską o najdrobniejsze sprawy życiowe żołnierzy, czy wreszcie niezwykle wysokim poziomem uwag inspekcyjnych lub wskazań szkoleniowych. Czuło się w nim urodzonego dowódcę, który kocha żołnierzy i umie w równej mierze o nich dbać, co od nich wymagać. A kiedy gruchnęła wśród braci żołnierskiej wieść, że to Polak i że to właśnie „ten Rokossowski spod Stalingradu" — ludzie lgnęli doń i przy spotkaniach otwierali mu serca jak ojcu.

Dumna była 1 Armia z takiego dowódcy frontu. Rodak — jednym z czołowych dowódców radzieckich, człowiek bliski Stalinowi. Łatwo wyobrazić sobie, jak przyjęli żołnierze polscy wiadomość, że to pod jego właśnie dowództwem będą forsować Bug i wyzwalać ziemię ojczystą.

NA ZIEMI OJCZYSTEJ

RÓWNO 30 lat minęło od chwili, gdy tę ziemię musiał opuścić. Ale czyż mógł marzyć kiedykolwiek, że dane mu będzie wrócić na czele wojsk wyzwoleńczych, że wysiłek i krew właśnie jego żołnierzy przyniesie pierwszemu skrawkowi jego ziemi ojczystej wolność i że dane mu będzie dowodzić również polskimi żołnierzami, wiodąc ich do walki o wolność i szczęście ojczyzny miłej.

Pomyślał ze wzruszeniem o człowieku, któremu zawdzięcza to wszystko i któremu ojczyzna zawdzięcza tak wiele: Stalin.

Ale rozkaz Stalina brzmiał — naprzód, naprzód, naród polski czeka!

22 lipca gen. Rokossowski na czele wojsk I Frontu Białoruskiego wyzwala Chełm. Tego samego dnia na tym pierwszym skrawku wyzwolonej ziemi polskiej konstytuuje się pierwsza władza ludowego państwa — Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego. Zostają położone pierwsze fundamenty pod Polskę, o której śniły pokolenia robotników polskich, o której śnił również niegdyś młody kamieniarz warszawski — pod Polskę bez ucisku i wyzysku człowieka przez człowieka.

Spełniła się wiara całego świadomego życia Konstantego Rokossowskiego. Armia kraju socjalistycznego, armia w której wierzył i której oddał trzydzieści lat swego życia, umożliwiła jego ojczyźnie wyzwolenie nie tylko z jarzma obcego najazdu,

Dokończenie na str. 3



Czołgi radzieckie pod dowództwem Konstantego Rokossowskiego przyniosły wolność naszej ojczyźnie

Dokończenie ze str. 2

ale i z ucisku rodzimego kapitalisty. Armia Wyzwolenia Narodów — jakim szczęściem i jakim zaszczytem było w tej armii służyć i walczyć o jej wolnościowe ideały!

23 lipca wyzwolony został Lublin, potem Dęblin i Puławy, potem Łuków, Siedlce, Garwolin, Mińsk Mazowiecki. W zaciekłych walkach z doborowymi dywizjami SS, które stawiają rozpaczliwy opór, jednostki radzieckie, a obok nich i dywizje polskie, posuwają się naprzód i 14 września wyzwalają Pragę. Dowódca frontu staje nad Wisłą.

NAD WISŁĄ

W początkach sierpnia 8 Armia Gwardyjska, wsławiona walkami pod Stalingradem, forsuje Wisłę pod Warką i tworzy tam przyczółek, wściekle i długotrwale atakowany przez doborowe pancerne jednostki niemieckie. W walkach o utrzymanie przyczółka wsławiła się również polska 1 Brygada Pancerna.

Jednocześnie następują próby sforsowania Wisły pod Dęblinem i Puławami, krwawo odparte przez nieprzyjaciela. Z kolei ... va zaczęła walka o Pragę, a w dwa dni po jej wyzwoleniu dowódca frontu nakazuje rozpocząć próby sforsowania Wisły w samej Warszawie, by przyjść z pomocą powstańcom. Artyleria Frontu udziela jednocześnie potężnej pomocy powstańcom: lawina ognia i stali spada na stanowiska niemieckie. Samoloty radzieckie dokonują noc w noc zrzutów broni, lekarstw i żywności dla powstańców. Dzieje się to pomimo, że zbrodnicze dowództwo AK odmówiło porozumienia się w tej sprawie z Armią Radziecką. Bohaterskie próby utrzymania się polskich jednostek na Czerniakowie zawodzą z powodu zdradzieckiej i kapitulanckiej postawy Bora, który nakazuje powstańcom wycofać się z terenów objętych operacją.

Syn warszawskiego kolejarza, robotnik polski Konstanty Rokossowski wraca do Polski nie tylko jako jeden z czołowych dowódców Armii Radzieckiej, walczącej o wolność ludów, ale także jako dowódca dziesiątek tysięcy żołnierzy polskich, walczących o wolność swej ojczyzny.

NA PRUSY I NAD BAŁTYK

W końcu 1944 roku Marszałek Konstanty Rokossowski obejmuje dowództwo II Frontu Białoruskiego i otrzymuje zadanie współdziałania w uderzeniu na Prusy Wschodnie.

Marszałek Rokossowski rozpoczął natarcie 14 stycznia 1945 roku. W pięć dni potem wyzwolona została Mława, Działdowo i Płońsk, potem Olsztyn i Malbork, a bardziej na zachód — Toruń.

Jednocześnie lewe skrzydło wojsk marszałka Rokossowskiego ruszyło wzdłuż Bałtyku, wyzwalając Elbląg, Grudziądz, wreszcie Gdynię i Gdańsk oraz Koszalin i Szczecin. W walkach o Gdynię i Gdańsk brała udział pod dowództwem Marszałka Rokosowskiego Brygada Pancerna im. Bohaterów Westerplatte.

Wspaniały szlak bojowy bohaterskiego Marszałka zakończył się na Łabie. W ramach operacji berlińskiej jednostki II Frontu Białoruskiego otrzymały zadanie głębokiego oskrzydlenia stolicy Niemiec i wyjścia ku Łabie. Zadanie to zostało wykonane. Po zakończeniu wojny Marszałek Rokossowski objął dowództwo północnej grupy wojsk radzieckich.

Marszałek Konstanty Rokossowski został przez rząd radziecki dwukrotnie odznaczony zaszczytnym tytułem Bohatera Związku Radzieckiego, pięciokrotnie Orderem Lenina, sześciokrotnie orderem Czerwonego Sztandaru, odznaczony jest również orderem Suworowa I stopnia, orderem Kutuzowa I stopnia, orderem Zwycięstwa, medalem Dwudziestolecia Armii Radzieckiej, medalem Trzydziestolecia, medalami: Za Obronę Moskwy, Za Obronę Stalingradu, Za Warszawę, Za Królewiec, Za zwycięstwo nad Niemcami. Rząd polski nadał Marszałkowi Konstantemu Rokossowskiemu najwyższe odznaczenia państwowe: order Grunwaldu I klasy, Virtuti Militari I klasy z gwiazdą oraz medale za Warszawę, Za Odrę i Nysę, Za Zwycięstwo. Odznaczony jest również mongolskim orderem Czerwonego Sztandaru, francuską Legią Honorową I klasy oraz gwiazdą „Grand Officier", angielskim krzyżem komandorskim Łaźni z Gwiazdą, amerykańskim orderem „Legion of Merit" oraz duńskim Krzyżem Chrystiana X.

ZNOWU W OJCZYŹNIE

Z uczuciem głębokiej radości i dumy wita Wojsko Polskie w swoich szeregach i na czołowym stanowisku jednego z najlepszych synów narodu polskiego, żołnierza Rewolucji Radzieckiej, sławnego dowódcę stalinowskiej szkoły, pogromcę faszyzmu hitlerowskiego, wyzwoliciela ogromnych połaci ziemi polskiej.

Całym swoim życiem rewolucjonisty i żołnierza Marszałek Konstany Rokossowski dobrze zasłużył się sprawie wolności ludów, dobrze zasłużył się narodowi polskiemu.

Co słyszeliśmy w batalionie samochodowym

Było to 8 listopada. Nazautrz po powołaniu przez Prezydenta Rzeczypospolitej Bolesława Bieruta Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego na stanowisko Ministra Obrony Narodowej. Tego dnia przybyliśmy ... batalionu samochodowego „N" jednostki. W warsztatach i magazynach codzienna praca a na placu i w garażach normalny ruch samochodów nie wskazywały zupełnie, że żołnierze batalionu przeżywają dziś radosne chwile. Wystarczyło jednak porozmawiać z jednym z nich, aby się przekonać, że wiadomość, jaka już wczoraj dotarła do jednostki, wiadomość o powołaniu Marszałka Konstantego Rokossowskiego na stanowisko Ministra Obrony Narodowej i Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego była dla oficerów, podoficerów i szeregowych wydarzeniem o wyjątkowym znaczeniu.



St. szereg. Stachera był jednym z uczestników zebrania kierowców i warsztatowców

Zatrzymujemy się właśnie przy szeroko otwartych drzwiach warsztatu samochodowego. St. sierż. zawodowy Jan Nowaczek, ceniony przez dowództwo i kolegów doskonały mechanik samochodowy, syn warszawskiego tramwajarza, który padł w rozruchach robotniczych w 1912 roku na ulicach stolicy przerywa na chwilę prace.

— Pamiętam — mówi do otaczających go kolegów st. sierż. Nowaczek — dobrze pamiętam ten rok w którym zginął mój ojciec. Ciężkie warunki bytu zmuszały do posyłania do pracy w fabrykach nawet 10 i 12-letnie dzieci. Wtedy i ja zacząłem pracować. Ale i to nie wystarczało, gdy wszyscy członkowie rodziny pracowali. Wyzysk roobtnika był ogromny. Wtedy najlepsi, najodważniejsi robotnicy wychodzili pod czerwonymi sztandarami na ulicę, aby upomnieć się o swoje prawa, aby zamanifestować, że siły klasy robotniczej rosną, że już nie długo panowania kapitalistów i obszarników. W czasie demonstracji niektórzy, jak mój ojciec, zginęli od kul carskiej policji. Ale ci, którzy ocaleli, pozostali na zawsze niezłomnymi bojownikami o prawa ludu pracującego, związali się na zawsze z losem warszawskich robociarzy.



Wszystkie tematy rozmów w czasie pracy w warsztacie samochodowym jednostki skupiały się wokół osoby Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego.

Dlatego rozumiem — ciągnie dalej st. sierż. Nowaczek — że nasz obecny Minister Obrony Narodowej Marszałek Konstanty Rokossowski stanął w szeregach żołnierzy Wielkiej Rewolucji Październikowej. Że walczył nieugięcie i gromił faszystów od Moskwy i Salingradu do Berlina i Łaby. Że powrócił do nas opromieniony sławą wielkiego dowódcy i stanął na czele Odrodzonego Wojska Polskiego. Jest on bowiem nadal, tak jak w dniach Wielkiej Rewolucji, w pierwszych szeregach bojowników o sprawę i przyszłość polskiej klasy robotniczej, o postęp i socjalizm, składając również dzisiaj wszystkie swoje siły i umiejętności w służbie naszego wojska, które stoi nieugięcie na straży zdobyczy demokratycznych i pokoju."

Przechodzimy dalej. Również w garażach, przy stacji materiałów pędnych, w magazynach słyszy się tylko rozmowy dotyczące ostatnich wydarzeń. Słyszy się wspomnienia żołnierzy I Armii Wojska Polskiego, którym dane było zetknąć się z Głównodowodzącym Frontu, Marszałkiem Rokossowskim. Do nich należy właśnie wzorowy kierowca batalionu, sierż. zawodowy Marian Kostecki, syn małorolnego chłopa ze wsi Chruściany, powiatu włodawskiego.

— Gdy w roku 1944 wojska radzieckie i polskie sforsowały Bug i przekroczyły granicę Polski — opowiada sierż. Kostecki — znalazłem się w rodzinnej wiosce, położonej na lewym brzegu rzeki. Prowadziłem wtedy samochód z-cy dowódcy naszej grupy bojowej, którym był mjr. M. Udawał się on do dowództwa wojsk radzieckich celem uzgodnienia przekazania jeńców niemieckich, wziętych do niewoli w ostatnich bojach W tej samej miejscowości zakwaterował również Głównodowodzący Frontu Marszałek K. Rokossowski ze swym sztabem. Przyjeżdżając, natrafiliśmy na moment powitania go przez delegację miejscowej ludności. Jakie było nasze zadziwienie, gdy po wysłuchaniu przemówienia tutejszego wójta, dziękującego za wyzwolenie zabrał głos Marszałek Rokossowski, przemawiając najczystszą polszczyzną. Dowiedzieliśmy się wtedy, że by on Polakiem. Wiadomość o tym, że Marszałek Rokossowski, pomimo prawie 30-letniej rozłąki z krajem, nie zapomniał mowy ojczystej, że ten sławny już dowódca i pogromca faszyzmu jest Polakiem, rozeszła się z szybkością błyskawicy wśród miejscowej ludności i jednostek Wojska Polskiego. Była ona przez nas powtarzana z uczuciem dumy, że Głównodowodzący Frontu, bijącego na łeb na szyję faszystów, wyzwalającego polskie ziemie, jest naszym rodakiem.

Od tego czasu — mówi dalej sierż. Kostecki — jeszcze kilkakrotnie zetknąłem się z osobą Marszałka i za każdym razem mogłem stwierdzć, że w rozmowach z żołnierzami Wojska Polskiego używał on zawsze swego ojczystego języka, podkreślając tym samym swoje polskie pochodzenie.

To też dzisiaj z uczuciem prawdziwej dumy i radości przyjęliśmy wiadomość o powołaniu Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego na stanowisko Ministra Obrony Narodowej i mianowania Go Naczelnym Dowódcą naszego ludowego wojska — kończy wzorowy kierowca sierżant Kostecki wznosząc okrzyk:

Marszałek Polski, Minister Obrony Narodowej Konstanty Rokossowski — niech żyje".

Okrzyk ten podchwycili jak jeden mąż zgromadzeni wokół żołnierze i tak powstało samorzutnie stworzone zebranie kierowców i warsztatowców jednostki

Wtedy do obecnych przemówił przewodniczący koła ZMP kpr. Tomalik. Podkreślił on na wstępie, że obok radości powinniśmy również wyrazić uczucie wdzięczności dla Związku Radzieckiego, który na prośbę Prezydenta Bieruta zgodził się zwolnić Marszałka Rokossowskiego ze służby w Armii Radzieckiej i przekazał go do dyspozycji naszego rządu. Zwłaszcza teraz gdy w Niemczech Zachodnich wzmaga się antypolska, szowinistyczna propaganda odwetowa, wzmocnienie naszego ludowego wojska, stojącego na straży granic na Odrze, Nysie i Bałtyku, wzmocnienie dzięki przyjaznemu stanowisku Związku Radzieckiego, które umożliwiło postawienie na czele Wojska Polskiego słynnego na cały świat dowódcy i rozgromiciela armii hitlerowskich — Marszałka Rokossowskiego, zostało przyjęte entuzjastycznie przez wszystkich żołnierzy.

Następnie kpr. Tomalik zaproponował wystosowanie depeszy do Ministra Obrony Narodowej, której treść powitali żołnierze batalionu długo niemilknącymi oklaskami.

Depesza brzmiała jak następuje:

> **„Obecni na zebraniu batalionu samochodowego kierowcy i warsztatowcy przesyłają Ci, Obywatelu Marszałku zapewnienie swych uczuć żołnierskich. Uczynimy wszystko, aby stać się godnymi takiego jak Ty dowódcy. Jeszcze usilniej ... niać będziemy i podnosić poziom naszego wyszkolenia, ... towość i siłę bojową. Zapewniamy ... ze wszystkich sił naszych ... ełnić będziemy służbę dla Polski Ludowej, dla sprawy demokracji i socjalizmu wypełniając Twoje rozkazy"**

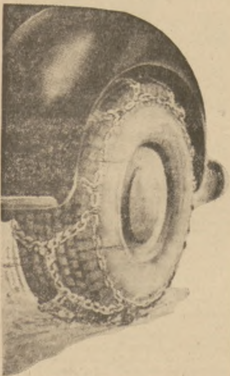


Jeszcze na chwilę przed zebraniem wydawanie części z magazynu samochodowego było w pełnym toku.

ŻOŁNIERZE WOJSK SAMOCHODOWYCH Z RADOŚCIĄ I DUMĄ WITAJĄ BOHATERA SPOD STALINGRADU ZWYCIĘSKIEGO WODZA W BITWACH O WYZWOLENIE POLSKI NA STANOWISKU MIN. OBR. NARODOWEJ

JAK PRZYGOTOWUJEMY SIĘ
DO JAZDY PO ŚNIEGU I LODZIE

Stosunkowo dawno minęły te czasy, gdy obawiając się zbyt wielkich trudności jazdy zimowej, unieruchamiano samochody na ten okres. Dzisiaj, co prawda trudności nie zmalały, lecz metody przygotowania i wyposażenie do walki z zimą są o wiele lepsze. Nie należy tego rozumieć jako stwierdzenia, że samochodem w zimie, przy obecnym wyposażeniu, możemy wszędzie dojechać i wrócić, nie, bo do tego celu trzeba by mieć specjalny pojazd na płozach, napędzany silnikiem lotniczym, co odbiegałoby daleko od samochodu.



Jazda zimowa, wymaga od nas nie tylko opanowania, cierpliwości i wiadomości fachowych w samej technice prowadzenia, lecz także dużego wkładu myślowego w umiejętne wykorzystywanie terenu i możliwości swego pojazdu. Przygotowując się do podróży podczas opadów śnieżnych musimy zaopatrzyć samochód w następujące niezbędne przedmioty:

łopata dużego wymiaru, linka pociągowa z oczkiem i hakiem, stary koc, plandeka lub 2 - 3 worki (nie papierowe!) i łańcuchy przeciwślizgowe. Celowym jest wożenie ze sobą małej banieczki z lekką benzyną, która umożliwi nam rozruch nawet bardzo zimnego silnika.

Jazda w zimie bez łańcuchów nie może być pewną i stawiać będzie zawsze przed każdym kierowcą, dobrowolne poddanie się kaprysom pogody. Opady, śnieżne, są czasem niespodziewane i tak gwałtowne, że wystarczy czasem jedna noc aby drogi były przykryte nawet kilkudziesięcio centymetrową warstwą śniegu. W użyciu, popartym różnorakimi doświadczeniami, ustaliły się dwa rodzaje łańcuchów przeciwślizgowych: całkowicie metalowe i metalowo - gumowe. Zadaniem tak jednych jak drugich, jest przeciwdziałanie w nadmiernym poślizgu kół w śniegu lub na oblodzonej nawierzchni, przez stworzenie na powierzchni tocznej opony, nierówności poprzecznych, prowadzących do zwiększenia nacisku jednostkowego. Mówiąc bardziej potocznym językiem, koło zaopatrzone w łańcuchy zagarnia dość łatwo śnieg i wgniata się nimi w skorupę ujeżdżonego lub zmarzniętego śniegu. Samochody ciężarowe posiadające wielki ciężar własny i ogumienie o większej wytrzymałości, używają wyłącznie łańcuchów metalowych. Metalowo - gumowych, ze względów oszczędności delikatniejszego ogumienia używa dość znaczna część samochodów osobowych. Jeden i drugi rodzaj zabezpieczeń przed poślizgiem ma pewne zalety i wady. Łańcuchy całkowicie metalowe, niszczą ogumienie samochodu w dość dużym stopniu przy lada nie umiejętnym zamontowaniu. Poza tym nie zezwalają w żadnym wypadku na jazdę bez zdjęcia ich po nawierzchni pozbawionej śniegu. Stykając się z brukiem, nawet z asfaldem szybko ścierają się osłabiając znacznie swe ogniwa, oraz pękają, jeśli wykonane są z nieodpowiednich materiałów. Poza tym, niszczą bieżnik opony w który wciskają się pod wagą całego wozu nie mogąc spowodować wklęśnięcia w bruku, tak jak to łatwo się udaje na śniegu, czy nawet skorupie lodowej. Natomiast ich niezaprzeczalną zaletą jest prawdziwa przeciwślizgowość tak w przyśpieszeniu i hamowaniu jak i na prostej i w zakrętach, oczywiście tylko w wypadku odpowiedniego zamocowania na kole.

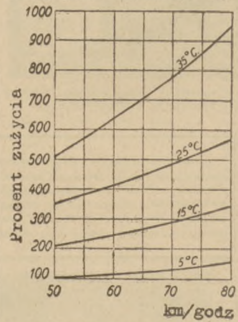
Łańcuchy metalowo - gumowe, posiadają mniejszą zdolność ograniczenia poślizgu, szczególnie bocznego, ponieważ stanowią jak gdyby klocki gumowe, ułożone poprzecznie na oponie. Ich nacisk jednostkowy jest dużo mniejszy, ze względu na konieczną większą szerokość poszczególnych odcinków poprzecznych niż łańcucha., ze względu na stosunkowo łatwą rozerwalność gumy. Zaletą ich jest znacznie mniejszy wpływ na zużycie bieżnika opony oraz możność przejeżdżania bez zdejmowania ich, dość długich odcinków twardej nawierzchni pozbawionej śniegu. Zdarza się to często, gdy w dalekiej podróży przejeżdżamy parokrotnie przez miasta których ulice oczyszczone są ze śniegu.

Jeżeli chodzi o zakładanie łańcuchów przeciwślizgowych, to tak przy jednych, jak i przy drugich obowiązują te same zasady. A więc zamontowywać łańcuch należy tylko na podniesionym kole (najlepiej na zdjętym z bębna) układając go na bieżniku symetrycznie do obu boków obręczy. Łańcuch winien być mocno naciągnięty, tak aby jego odcinki poprzeczne nie unosiły się wskutek siły odśrodkowej nad oponą. Stwarza to niejednokrotnie poważne niebezpieczeństwo, przy dobiciu koła do górnego punktu resorowania, zaczepienia łańcucha o błotnik, lub śruby trzymające go do wsporników. Nie trzeba chyba dodawać, że stosowane przez niektórych „fachowców" zakładanie łańcuchów na oponę po wypuszczeniu powietrza, a następnie dopiero pompowanie, stwarza najlepsze możliwości do całkowitego zniszczenia tak bieżnika, jak i osnowy. Często obserwowane zakładanie łańcuchów na jedno tylko koło napędzanie mija się całkowicie z celem i może doprowadzić w efekcie do nieoczekiwanego poślizgu. Posiadanie łańcuchów nie daje nam jednak 100% gwarancji, przejechania wszystkich zaśnieżonych dróg. W momencie ugrzęźnięcia pamiętajmy, że dodawanie nadmiernego gazu powoduje jeszcze głębsze zakopanie się, a jedynie odpowiednim jest obejrzenie sytuacji każdego z kół i odpowiednie manewrowanie łopatą, podkładanie worków, plandeki, gałęzi lub podsypywanie grud ziemi. W niektórych wypadkach pomaga umiejętne rozhuśtanie wozu na tylnim i pierwszym biegu. Trzeba jednak dodać, że przy posiadaniu łańcuchów ugrzęźnięcie może być spowodowane tylko przez zawieszenie się spodu wozu na śniegu lub przez wielką jego ilość pchaną przez niski przód samochodu.

R. I.

SZANUJ OGUMIENIE SWEGO WOZU

Nie tylko paliwo i oleje są materiałami, których oszczędzanie winno być podstawą ekonomicznej eksploatacji każdego pojazdu motorowego, lecz także ogumienie, którego wcale za dużo nie mamy, a sprowadzanie go z zagranicy pochłania tak cenne dewizy. Niestety do dziś dnia, pomimo obowiązujących norm przebiegu ogumienia, pomimo premjowania za oszczędność istnieją kierowcy, którzy na powierzonych sobie wozach, popełniają zupełnie zasadnicze „przestępstwa" wobec ogumienia tych pojazdów, szkodząc nie tylko sobie ale i ogólnej gospodarce państwowej. Do najpoważniejszych, a popełnianych z całą bezmyślnością „przestępstw" jest ostre przycieranie boków ogumienia o krawężniki. Szybkie podjeżdżanie do chodnika ze złym obliczaniem szybkości wozu i rozstawu kół, przy równoczesnej, pełnej nieuzasadnionej chęci



Wykres przedstawia procentowy wzrost zużycia ogumienia przy szybkości od 50 km/godz. do 80 km/godzł, w zależności od różnej temperatury powietrza w °C.

pokazania fasonu — jeździe powoduje, że baczny obserwator codziennie obejrzyć może na x wozach świeże ślady na bokach opon, pochodzące od przytarcia. Miejsce to, bardzo cienko pokryte gumą, zawiera pod jej zaledwie paru milimetrową warstwą, osnowę opony. Przetarcie gumy do osnowy lub naddarcie jej w tym delikatnym punkcie jest kwestią ułamka sekundy. Wystarczy bowiem, żeby w betonowym krawężniku wystawał akurat na 1 — 2 milimetry kawałeczeń krzemu, a poważne uszkodzenie opony już gotowe. Wielu odpowie, że to tylko zewnętrzne i tu właśnie leży sedno tego poważnego uszkodzenia. Odsłonięta bowiem w jednym miejscu osnowa przyjmuje wilgoć i piasek, co w bardzo krótkim czasie powoduje, zupełnie rujnujące wewnętrzną struktourę opony, następstwa. Dlatego też, zwolennikom podjeżdżania z fasonem do chodnika, trzeba przypomnieć, że tylko natychmiastowe oddanie do wulkanizacji naddartego, lub przytartego miejsca może uratować stan opony.

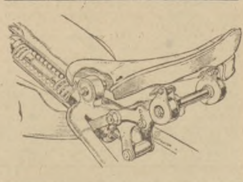
Drugim „przestępstwem" równie często powtarzanym i to właśnie przez grupę „pseudo - wyścigowców" jeżdżących z fasonem jest ruszanie z miejsca całą rozporządzalną mocą silnika, bez względu na to, że koła aż kręcą się w miejscu (ale czy dla takich kierowców istnieje milsza melodia niż kwiczenie „Michelinek", gdy Citroen rusza z kopyta?) a samochód wcale nie wyścigowy cierpi swymi wszystkimi organami, oraz jazda szybka do ostatniej sekundy. Co to znaczy? Otóż tacy wyścigowcy wiedzą dobrze, że fabryka wyposażyła samochód w hamulce gwarantuujące zatrzymanie na bardzo krótkiej przestrzeni, nie uważając wcale iż zaleta ta winna być tylko wykorzystywana w nagłych okolicznościach, celem uniknięcia wypadku. Jadą więc, zawsze dużo szybciej niż potrzeba i widząc z daleka np. zamykający się przejazd kolejowy, lub zamknięte skrzyżowanie, odejmują gaz w ostatniej chwili i naciskają gwałtownie hamulec, płosząc przechodniów i ciesząc równocześnie swe „wyścigowe ucho" piskiem gum.

Trzecim „przestępstwem", którego wykonawcy nie odbiegają daleko od swych poprzeczników, jest przechodzenie zakrętów z nadmierną szybkością. Powoduje to w niemniejszym stopniu niż hamowanie, nadmierne ścieranie gumy i osłabianie osnowy opony przez znaczne siły odśrodkowe powodujące przekrzywianie opony na boki. Określenie, że samochód taki lub inny trzyma się dobrze w zakrętach, nie stanowi nic innego po za stwierdzeniem, iż koła tego samochodu, a na nich opony, swą przyczepnością przewyższają do pewnej granicy siłę odśrodkową, która podczas zakrętu stara się wypchnąć samochód na zewnątrz toru. Jasne jest, że Fiat 1100 na nowych gumach Pirelli przejdzie pewien zakręt z szybkością nawet 60-ciu km/godz. ale ten sam zakręt skończy w rowie jeżeli będzie miał gumy zużyte w 80% o całkowicie gładkim bieżniku. Dlatego też nie należy, mówiąc już z punktu widzenia własnej wygody w kierowaniu, dążyć do wygładzania opon, pozostawiając na zakrętach tak niemiłe dla oka dobrego i kulturalnego kierowcy — czarne ślady przechodzenia na gazie.

Pamiętajcie więc wszyscy! obserwujcie siebie i swoich kolegów podczas jazdy, i starajcie się o jak najoszczędniejsze zużycie ogumienia, którego cechuje każdego naprawdę dobrego i troskliwego kierowcę. Dbajcie więc o gumy swego wozu lepiej niż o własne zelówki, których z pewnością nie ścieracie bez potrzeby ślizgając się nimi po bruku. *Zym.*



Pamiętaj o tym, że wyprzedzanie na zakręcie jest zakazane przepisami ruchu i... zdrowym rozsądkiem. Dziesięć razy może się udać, a za jedenastym napotkasz z vis a vis jadący twardszy i większy pojazd, a potem szpital lub gorzej. R.



Bardzo nowoczesne i praktyczne resorowanie siodła w nowym modelu motocykla. Sprężyna śrubowa, działająca na ściskanie, umieszczona jest górnej części ramy pod zbiornikiem paliwa R.

Poznajemy NOWE MODELE

TRZYOSIOWY SAMOCHÓD JAAZ-210.

Samochód JAAZ-210 stanowi dalsze rozwiązanie konstrukcyjne wypróbowanych w codziennej eksploatacji Jazz'ów 200. Myślą przewodnią przy opracowywaniu jego konstrukcji była zasada możliwie jak najdalej idącego ujednolicenia wszystkich jego zespołów i części z zespołami i częściami Jaaz'z 200.



Samochód o ciężarze własnym 10—11 t. posiada nośność 12 t. Napędu dostarcza mu sześciocylindrowy wysokoprężny silnik o mocy 168 KM.

Układ przeniesienia stanowi jednotarczowe suche sprzęgło oraz pięciostopniowa skrzynka przekładniowa. Ponadto samochód wyposażony jest w reduktor o stosunku przekładniowym 8.21 : 1.

Nośność w tonach — 12. długość w mm — 9645, szerokość w mm — 2650, wysokość w mm — 2560, rozstaw osi w mm — 5700 — 1004, rozstaw kół tylnich w mm — 1920, przednich — 1950, prześwit w mm — 300, promień skrętu w m — 12, szybkość maksymalna w km/godz. — 55, kąt wzniesienia z obciążenem — 20°, ciężar przyczepy w tonach do 15, zużyce paliwa na 100 km w l. 55, pojemność zborników paliwa w litr 450. Silnik wysokoprężny, dwusuwowy, ilość cylindrów 6, średnica x skok tłoka w mm 108 x 127, objętość skokowa w litrach 6.972, stopień sprężania 16 : 1, moc maksymalna w KM 168, maksymalna ilość obr/min 2000, zużycie paliwa w g/KMgodz. 205, sprzęgło jednotarczowe, suche — średnica tarczy w mm 381 skrzynka przekładniowa — trzysuwowa pięciobiegowa o dwóch synchronizatorach, skrzynka rozdzielcza — dwustopniowa z mechanizmem różnicowym, główna przekładnia — podwójny reduktor, koła — tłoczone, ilość kół — 10+2 zapasowe, opony — 12.00 x 20", ciśnienie w atm: kół tylnych — 5,5, kół przednich — 5,0, hamulce: nożny — szczękowy na wszystke koła; pneumatyczny, ręczny — centralny bębnowy. Wyposażenie elektryczne: prądnica — bocznikowa, czterobiegunowa — 12 volt, rozrusznik — 24 volt, 7.5 KM, bateria akumulatorów—12 volt 180 amp.-godz. Skrzynia nośna — drewniana z odejmowanymi bokami. W

SKODA SUPER SPORT

Rozegrane ostatnio wyścigi o nagrodę miasta Brna, umożliwiły zebranej publiczności, zapoznanie się z nowym, udanym modelem Skoda Super Sport, który zajął drugie miejsce w klasie do 1.500 ccm. Silnik o pojemności 1.089 ccm, był niczem innym jak tylko normalnie stosowanym



silnikiem w wozach Skoda Tudor lub Sedan. Oczywiście został on do celów sportowych specjalnie przygotowany. A więc sprężanie podniesione do 1:9, specjalny gaźnik opadowy Pal - Solex 40, sprężarka typu Roots o ciśnieniu 0.5 atm. głowica ze specjalnego stopu, wszystko to dało moc 65 KM przy 5.500 obr/min. Paliwo stanowiła mieszanka alkohol — bezyna — benzol. Skrzynia biegów seryjna, zaś przełożenie wyrównywacza zmienione na 1:3.9. Rama seryjna, skrócona i przygotowana specjalnie do zamontowania bardzo niskiego nadwozia. Chłodnica opuszczona niżej i poszerzona celem lepszego obiegu wody. Zwieszenie przodu, kierownica i zespół hamulcowy seryjne. Tarcze kół o wymiarze 3,000 x 15. Rozstaw osi 1950 mm, rozstaw kół przednich 1 200 mm a tylnich 1 250 mm. Waga wozu nie przekracza 550 kg. a zużycie paliwa 20 l/100 km. ze sprężarką i 12 l/100 km bez sprężarki nadwozie o kształtach opływowych, niskie i estetycznie wykonane, jest wyrobem specjalnych zakładów karoseryjnych. Jako materiału użyto lekkich metali w niewielkim procencie, natomiast starano się o jak największe użenie w stosowanych dotychczas materiałach. Szybkość dochodząca do 150 km/godz. jak i wydajność silnika, nie są ostatecznymi osiągnięciami. Brak czasu przed imprezą w Brnie, stawiał przed konstruktorami jako pierwszy cel — pewne dojechanie do mety. Dalsze prace nad wozem Skoda SS będą prowadzone nadal, aż do osiągnięcia jeszcze lepszych wyników. Z.

PLANOWA AKCJA ZWALCZANIA WYPADKÓW DROGOWYCH

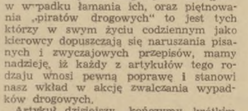
Zasadniczy cel zwalczania wypadków ulicznych, może być osiągnięty tylko drogą naprawdę planowej akcji, podstawą której winno być publikowanie i popularyzowanie wśród społeczeństwa strony statystycznej wypadków a następnie przedstawienie przyczyn i okoliczności samych katastrof. Nie będzie przesadą stwierdzić, że zaledwie mały procent społeczeństwa orientuje się w cyfrach dotyczących tej tragicznej dziedziny naszego życia. Stan tej, niezupełnie usprawiedliwionej, nieświadomości daje się zauważyć nie tylko u nas. Ostatnio opublikowane, dane cyfrowe wypadków drogowych w Czechosłowacji, wstrząsnęły na pewno nie jednym obywatelem RSCS. Podajemy je poniżej, celem zorientowanie naszych Czytelników, jak wielkie trudności piętrzą się przed urzędami drogowymi, Milicją i różnymi służbami pomocniczymi, które już od dwóch i pół lat prowadzą ostrą i systematyczną walkę z wypadkami drogowymi, nie tylko pomiędzy automobilistami i motocyklistami lecz także między wszelkimi warstwami społeczeństwa czechosłowackiego. Przechodząc do cyfr: w roku 1947 — zabitych 911, rannych 14.918, w roku 1948 — zabitych 946, rannych 14,159 a w pierwszej połowie 1949 roku liczba zabitych wyniosła 418 i zranionych 6.116. Jeżeli się zastanówimy, jak wielkie straty ponosi przez to potencjał narodowy, siła robocza całego narodu i majątek państwowy, to zrozumiemy, iż wysiłek władz w walce z wypadkami drogowymi winien być jak najszerzej i samorzutnie przejmowany przez całe społeczeństwo. Uświadomienie w tej dziedzinie, w szczególności młodzieży, winno być jednym z programowych zajęć szkół wszelkich stopni i rodzaji. Filmy, książki, plakaty i tablice wielobarwne, byłyby w tym znakomitą pomocą. Jednakże brak takich rzeczy nie powinien być wystarczającym argumentem do nieprowadzenia systematycznej nauki przepisów ruchu, zachowania na jezdni itp. Mała broszura lub książeczka o przepisach drogowych lub o prostym przygotowaniu do egzaminu na prawo jazdy, może być jak na początek wystarczającym podręcznikiem. Oprócz szkół i organizacji młodzieżowych, klubów sportowych i stowarzyszeń, wychowaniem społeczeństwa w dziedzinie ruchu i przepisów winny się zająć związki zawodowe przez swe oddziały w różnych instytucjach, przedsiębiorstwach i zakładach. Polskie Radio, jak również i Film Polski, winny w swych programach uwzględnić wstawki z tej dziedziny, bo przecież nikt inny tylko właśnie te dwa przedsiębiorstwa mają za zadanie na terenie całego kraju uczyć, informować, wychowywać i bawić. A każdy przyzna, że bawiąc uczyć, jest łatwo jeżeli podchodzi się do tego odpowiednio. Nie sądzę aby nakręcenie krótkometrażowego, lekkiego filmu z ruchu ulicznego lub nadanie paru audycji radiowych w formie niedługich i wesołych słuchowisk, stanowić miało poważniejszą trudność dla tak dobrze rozbudowanych przedsiębiorstw jak Polskie Radio i Film.



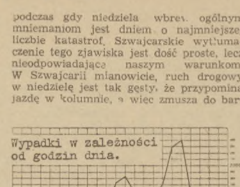
Jak widać można jeździć i w ten sposób. Jest to jednak stosunkowo dość kosztowne i dlatego niezalecane. Nie mówiąc już o tem, iż w wozie sportowym lub otwartym, jest to bardzo szkodliwe dla zdrowia kierowcy i pasażerów.

Ponieważ nasze pismo już od paru numerów poświęca coraz więcej miejsca, akcji zwalczania wypadków, drogą publikowania przepisów drogowych i następstw w wypadku łamania ich, oraz piętnowania „piratów drogowych" to jest tych którzy w swym życiu codziennym jako kierowcy dopuszczają się naruszania pisanych i zwyczajowych przepisów, mamy nadzieję, iż każdy z artykułów tego rodzaju wnosi pewną poprawę i stanowi nasz wkład w akcję zwalczania wypadków drogowych.

Artykuł dzisiejszy kończymy, krótkim rozpatrzeniem załączonych dwóch wykresów przedstawiających zależność częstotliwości wypadków drogowych od dnia w tygodniu i godziny w ciągu dnia, według danych urzędu statystycznego w Szwajcarii. Rozpatrując wykres pierwszy (zależność od dnia) widzimy, że sobota jest dniem o największej liczbie wypadków, podczas gdy niedziela wbrew ogólnym mniemaniom jest dniem o najmniejszej liczbie katastrof. Szwajcarskie wytłumaczenie tego zjawiska jest dość proste, lecz nieodpowiadająca naszym warunkom. W Szwajcarii mianowicie, ruch drogowy w niedzielę jest tak gęsty, że przypomina jazdę w kolumnie, a więc zmusza do bardzo dużego ograniczenia szybkości, a tem samym zmniejsza możliwość przejechania kogokolwiek. Najwyżej mogą powstać zderzenia samochodów nie powodujące zranienia osób. Te wypadki, które pociągają za sobą tylko straty materialne, nie podlegają w Szwajcarii obowiązkowi meldowania w policji, a więc nie są uwzględnione w wykresie.



wykres 1.



Wykres drugi (zależność od godziny) na pierwszy rzut oka pozwala zuważyć, że podczas godzin nocnych, to jest od 21 do 6 rano ilość wypadków jest stosunkowo mała, natomiast zwiększa się stopniowo do godzin południowych 11 — 12, aby potem zmniejszyć się znowu. Maksymalne nasilenie katastrof przypada na godziny przedwieczorne to jest pomiędzy 18 a 19. Dane wykresu druigego, pokrywają się z cyfrowymi zestawieniami innych państw europejskich o wielkiej liczbie pojazdów motorowych, szczególnie w stolicach i większych miastach.

Żym.

Właściwe siedzenie i oparcie w samochodzie

Znaczenie regulowania położenia fotelika kierowcy, a w szczególności możliwość osobnego przestawiania kąta oparcia i siedzenia, jest dotychczas zrozumiana przez niewielu kierowców. Jasnym jest dla każdego, iż nie należy kierownicy ujmować sztywno wyprostowanymi rękami, ani też siedzieć zbyt blisko koła kierownicy. Dawniej, dość rzadko stosowana przestawialna kierownica (BMW-Dixi) została zastąpiona, przez celowe urządzenie regulacji fotelika kierowcy. Siedzenie, powinno być ustawione, nie tylko pod kątem widzenia lekkiego i swobodnego trzymania rąk na kierownicy, lecz także z dużą dbałością o niemęczenie mięśni nóg. Mianowicie oba uda muszą podczas manewrowania sprzęgłem, gazem czy hamulcem, spoczywać wygodnie na poduszce siedzenia. Jeżeli stan ten jest zaniedbany, wielkie zmęczenie polegające na drętwieniu mięśni nóg da się odczuć kierowcy po dłuższej, parogodzinnej jeździe. Uniknięcie zaś tego nie jest rzeczą trudną, wystarczy bowiem dorobienie u najbliższego tapicera, miękkiego klina, celem podniesienia przedniej krawędzi siedzenia tuż pod kolanami.

Daleko ważniejszym niż samo siedzenie jest ustawienie, rzadko posiadającego regulację — oparcia. Podstawową i najważniejszą zasadą jest tu takie ułożenie oparcia, przy którym plecy kierowcy nie będą się z nimi stykać dopiero od połowy wysokości do góry, lecz aby już od samego dołu stykały się mniejwięcej na poziomie stawów biodrowych. Wymaga tego bezwzględnie: moment gwałtownej konieczności, użycia hamulca nożnego, kiedy to cały nacisk nogi musi w 100% być przekazany na dźwignię hamulca a nie na przesuwanie tułowia od tyłu i dociskanie go w źle dobrany kąt między siedzeniem a oparciem.

Przeważnie w obecnych wozach seryjnych oparcia są za bardzo pochylone do tyłu, a celem uzyskania wygodniejszej pozycji, zupełnie nie słusznie posiadają bardzo dużą miękkość, szczególnie w swej dolnej części. Rezultatem tego jest że przy używaniu hamulca, korpus kierowcy wciska się najpierw w oparcie a następnie dopiero noga oddziałowuje na dźwignię. Celowym jest więc utwardzenie oparcia i jeżeli to możliwe ustawienie go najbardziej pionowo.

R. I.

Nasz felieton

Wuj Sam i John Bull — czyli co należy sądzić o nowych amerykańskich samochodach

W najlepszej rodzinie zdarzają się czasami sprzeczki, co zaś dopiero w „marschallowskiej". Nie dziwmy się więc zabardzo, że jeden taki właśnie rozżalony rozpychaniem się amerykańskich trustów i koncernów somochodowych, anglik nazwiskiem inż. Pomeroy w piśmie „Autocar" postanowił opowiedzieć prawdę o nowoczesnych amerykańskich samochodach i ich „zaletach". Pan Pomeroy, a raczej zapewne cenzura angielska, mimo wszystko



Samochód amerykański

bojąc się swoich marschallowskich przyjaciół (a nóż wstrzymają dostawy proszku cytrynowego) ukryli artykuł za parawanem sprytnego tytułu: O różnicach pomiędzy europejskimi a amerykańskimi samochodami.

My jednak ludzie niezwiązani „atlantycką" koniecznością ukrywania prawdy o technice amerykańskiej, możemy powiedzieć, że artykuł pana Pomeroy to nie stwierdzenie różnic lecz wyraźnej słabości techniki amerykańskiej w stosunku do europejskiej a w szczególności radzieckiej, o czym zresztą pan Pomeroy nie waży się naturalnie powiedzieć i jako porównawcze przykłady wysuwa w swym artyukule konstrukcyjnie mniej udałe od powiedzmy „Pobiedy" modele francuskie i angielskie. Zobaczmy jednak co nawet i przy takim „porównaniu" wychodzi z techniką amerykańską.

Na wstępie inż. Pomeroy dochodzi do wniosku (całkowice zresztą słusznego), że Europie nie jest wcale potrzebny import samochodów z USA. Produkcja globalna samochodów poza USA i ZSRR wynosi rocznie 1.000.000 sztuk co całkowicie zaspakaja zapotrzebowanie. Poza tym dodaje autor, „zadziwiające" cytując, dosłownie jego słowa, różnice konstrukcyjne, czynią wozy amerykańskie mało przydatnym dla potrzeb europejskich.

Jako pierwszy czynnik wysuwa autor różnice wagi pomiędzy europejskimi a amerykańskimi wozami. Różnica ta w odniesieniu do trzech zasadniczych typów zachodnio europejskich krajów i „popularnego" wozu amerykańskiego wyraża się procentowo w następujący sposób:

Ford (USA)	— 100 %
Morris (Anglia)	— 55,5%
Renault (Francja)	— 37 %

Różnica ta odbija się procentowo również oczywiście i w cenie powodując, że najańszy wóz amerykański jest dwukrotnie droższy od eurapejskiego.

Ford	— 100 %
Morris	— 58,5%
Renault	— 51 %

Mimo znacznej różnicy wagi stwierdza dalej inż. Pomeroy samochody amerykańskie nie są bynajmniej wygodniejsze dla pasażerów a stosunek procentowy przestrzeni kształtuje się dla nich wręcz niekorzystnie.

		procentowy stosunek wagi
Ford	— 100 %	(100 %)
Moris	— 71 %	(55,5%)
Renault	— 61,5%	(37,5%)

(Przykład nieudolności konstruktorów amerykańskich pod względem wykorzystania przestrzeni pokazują załączone również w artykule inż. Pomeroy'a rysunki, które poniżej publikujemy).

Całkowicie już zaś kompromituje technikę „dolarowych" sojuszników inż. Pomeroy porównując samochody amerykańskie z europejskimi pod względem szybkości maksymalnej i procentowego zużycia paliwa

	szybkość	droga na jedn. paliwa
Ford	100%	100%
Morris	67%	190%
Renault	57%	210%

Charakterystyka ta jest skomplikowana a raczej nieudolnie ujęta, niczym polityka „socjalsty" Atlee w stosunku do angielskiej klasy robotniczej, wykazuje mimo to jednak, że najmniejsze wozy europejskie pod względem szybkości nie wiele ustępują amerykańskim, są natomiast dwukrotnie i więcej oszczędnejsze w zużyciu paliwa.



Samochód angielski

W dalszej części swego artykułu inż. Pomeroy zapędza się coraz dalej (obawiamy się już z góry o konsekwencje) i ni mniej ni więcej, aczkolwek delikatnie, posądza Amerykę, że w budowie nadwozi naśladuje stare modele europejskie. Autor stwierdza, że obecne opływowe linie limuzyn amerykańskich są jedynie odbiciem linii stosowanej w latach 1937 — 39 w sportowych maszynach europejskich.

Skolei autor usiłuje ułagodzić obrażonych już zapewne Amerykanów przyznając im pewne osiągnięcia w dziedzinie rozwoju konstrukcji hamulców i delikatnności zawieszania (dla grubych bankierów) poczym znów rozpędza się coraz śmielej w krytyce, pisząc o silnikach samochodów amerykańskich, że nieprzejawiają pomiędzy sobą żadnych różnic i wyglądają tak jakby stworzyła je jedna i ta sama myśl (all of one mind). Nie świadczy to nazbyt pochlebnie o rozwoju amerykańskiej myśli technicznej ale widocznie inżynierowie amerykańscy nie dostrzegają tak samo postępu na świecie jak i ich pracodawcy politycy i bankierzy z Wall-Street.



Samochód francuski

Świat jednakże da sobie radę bez nieco ślepawych konstruktorów amerykańskich tak jak daje sobie radę w coraz większym stopniu bez amerykańskich samochodów.

K. W. Z.

DĄŻYMY DO UŁATWIENIA PRACY



W dobie oszczędzania materiałów, czasu i pieniędzy dążymy również do maksymalnego oszczędzania sił ludzkich. Dlatego też każdy przykład istotnych zmian i ułatwień w systemie pracy notujemy z wielkim zadowoleniem.

Poniżej podajemy w schematycznym rysunku praktyczny i prosty w wykonaniu koziołek do ustawiania beczek 200-stu litrowych. Sądzimy, iż wielu magazynierów, w licznych firmach posiadających znaczną ilość środków transportowych, z zadowoleniem przyjmie poniższy praktyczny wynalazek, ułatwiający znakomicie „obsługę" 200-stu litrowej beczki z olejem lub paliwem.

Koziołek ten, wykonać można łatwo sposobem gospodarczym z kątowników, lub teowników spawając je i wyginając według promienia beczki.

Cztery kółeczka mogą być zastąplone dużymi łożyskami, lub jeżeli ktoś ma szczęście, rolkami od gąsienic czołgowych.

A. Z.

POZNAJ PRZODUJĄCYCH KONSRUKTORÓW

PIERWSZY SILNIK BENZYNOWY

Wynalazek silnika benzynowego możemy słusznie uznać za jedno z największych odkryć w historii techniki. Odkrycie to pozwoliło na powstanie nowego typu szybkiego transportu kołowego niezwiązanego z koniecznością budowy specjalnych torów. Stało się podstawą dla rozwoju lotnictwa, zmotoryzowania armii, technicznego udoskonalenia flot morskich, oraz przyśpieszenia rozwoju licznych gałęzi przemysłu.

Silniki gazowe używane przed wynalezieniem silnika benzynowego posiadały małą stosunkowo moc, dużą zaś natomiast wagę, co uniemożliwiało wykorzystanie ich na szerszą skalę jako siły pociągowej dla transportu. Jako przykład może posłużyć silnik parowy, przedstawiony w roku 1877 rządowi rosyjskiemu przez firmę Weber. Przy mocy 8 KM ważył on 120 pudów, co daje 240 kg na 1 KM, a więc stosunek uniemożliwiający praktyczne zastosowanie go w nowoczesnym środku transportu.

Wynalazek silnika benzynowego pozwolił natomiast podnieść znacznie moc silnika przy równoczesnym poważnym obniżeniu jego wagi.

Do dnia dzisiejszego wynalazek silnika pracującego na płynnym paliwie, tj. benzynie, przypisywany był przez propagandę krajów kapitalistycznych, a szczególnie wielkich niemieckich koncernów samochodowych inżynierowi Gotliebowi Daimlerowi.

Na podstawie jednakże licznych badań, przeprowadzonych w archiwach Urzędu Patentowego i ówczesnej prasie oraz rozmów z osobami, znającymi genialnego wynalazcę pierwszego silnika benzynowego, można dziś z całą pewnością stwierdzić, że pierwszeństwo dokonania wynalazku przyznane było Daimlerowi niesłusznie, pierwszy bowiem silnik benzynowy wynaleziony, zbudowany i zbadany został w Rosji. Powstaje zatym pytanie, na jakiej podstawie genialne odkrycie przypisane zostało Daimlerowi. W roku 1883 uzyskał pierwszy patent na jednocylindrowy silnik pracujący na kerosynie. Doświadczalny silnik tego typu wybudowany w roku 1884 okazał się jednakże nieudałym i niezdolnym do pracy. Daimler jednak nie dał za wygraną i 3 kwietnia 1885 roku uzyskał drugi patent na udoskonaloną nową odmianę silnika. W końcu tego samego roku nowy silnik był już zbudowany i przystąpiono do prób. Na podstawie tych danych Daimlerowi przypisane zostało pseudopierwszeństwo wynalazku silnika benzynowego, propagandą zaś zajęły się koncerny niemieckie, produkujące samochody z silnikami benzynowymi. Tym staranniej więc usiłowano zatuszować fakt, że jeszcze kilka lat przed tym, zanim Daimler rozpoczął projektowanie swego silnika, w Rosji był już rozpracowany projekt wielekroć mocniejszego silnika benzynowego, który został również zbudowany wówczas, gdy Daimler najspokojniej pracował w fabryce silników gazowych, nie myśląc jeszcze w ogóle o silnikach benzynowych.

Prawdziwym wynalazcą nowoczesnego silnika benzynowego był natomiast uczestnik rosyjsko-tureckiej wojny, marynarz rosyjskiej floty, kpt. Ogniesław Stefanowicz Kostowicz.

Kostowicz posiadał wysokie techniczne wykształcenie oraz geniusz wielkiego wynalazcy. Jeszcze w okresie swej służby w marynarce wyróżnił się on projektem nowych urządzeń dla wydobywania zatopionych statków, konstrukcją motorówki oraz łodzi podwodnej.

Według doszłych do nas niestety nie całkowicie pełnych wypowiedzi pracujących wraz z Kostowiczem techników, zastosował on już na wynalezionej przez siebie motorówce silnik benzynowy własnej konstrukcji. Jednakże nie możemy dziś niestety uzyskać danych co do szczegółów konstrukcyjnych tego silnika, ani też ustalić dokładnej daty budowy.

Z tego też powodu w dalszej części naszego artykułu będziemy mówić jedynie o tym odkryciu, którego data i szczegóły konstrukcyjne ustalone są dokumentami.

Po przybyciu do Petersburga Kostowicz dostał się w środowisko entuzjastów lotnictwa. Tam właśnie usłyszał szereg wykładów wielkiego uczonego, prof. D. I. Mendelejewa, który w tym czasie rozpracowywał projekt statku powietrznego z hermetyczną gondolą.

Zainteresowany projektem Mendelejewa Kostowicz rozpracował również i zademonstrował w roku 1879 swoim kolegom w pełni rozpracowany projekt sterowca, do którego zamierzał on zastosować oryginalny 80-konny silnik benzynowy, pracujący na paliwie płynnym z elektrycznym zapłonem. Datę projektu Kostowicza potwierdza artykuł umieszczony w 16 numerze pisma „Wozduchopławatiel" z dnia 1 stycznia 1881 roku.

W początku 1880 roku projekt ten był już oficjalnie aprobowany przez niedawno zawiązane „Pierwsze Rosyjskie Towarzystwo Lotnicze", w którego skład wchodzili uczeni tej miary co D. I. Mendelejew, admirał N. M. Sokowin oraz obecny akademik kpt. lejtenant M. A. Rykaczew.

Przy poparciu Mendelejewa i Rykaczewa zorganizowane zostało towarzystwo mające za cel zebranie niezbędnych do budowy sterowca i silnika projektu Kostowicza środków materialnych. Towarzystwo to, po krótkim stosunkowo okresie czasu, dysponowało sumą 200.000 rubli, która umożliwiła Kostowiczowi przystąpienie do dalszej pracy. Zgodnie z datą wiadomości podanej w 33 numerze pisma „Niwa" w dniu 8 sierpnia 1882 roku na Ochtenskiej Stoczni Okrętowej rozpoczęto pracę przy budowie sterowca i silnika konstrukcji Kostowicza.

Szczególny nacisk kładł Kostowicz na zbudowanie w jak najszybszym tempie silnika swej konstrukcji, o którym sądził, że zrewolucjonizuje transport powietrzny, a także i lądowy. Sądząc w ten sposób wielki wynalazca miał całkowitą słuszność, gdyż silnik jego konstrukcji, posiadający wszystkie niemal że cechy nowoczesnego motoru benzynowego stał się „milowym kamieniem" w rozwoju techniki światowej.

Wynaleziony przez Kostowicza silnik był to czterosuwowy, ośmiocylindrowy benzynowy silnik o poziomym ułożeniu cylindrów i elektrycznym zapłonie. Celem zmniejszenia wibracji silnika zapłon ustawiony został przez wynalazcę w ten sposób, że suw pracy następował na przemian raz w dwóch parach ostatnich, raz zaś w dwóch parach środkowych cylindrów. Konstrukcja wału korbowodowego i korbowód podobną była do spotykanej dziś w silnikach parowych. Sam wał korbowodowy znajdował się przy tym o metr powyżej cylindrów. Na jednym końcu wału korbowodowego celem zapewnienia silnikowi lepszej równowagi pracy, znajdowało się stosunkowo lekkie lecz dużych rozmiarów koło zamachowe. Na osi wału korbowodowego znajdowały się cztery tryby połączone cięgłami z mechanizmami otwierającymi zawory wylotowe i układem elektrycznego zapłonu.

Niezwykle oryginalnym pomysłem wynalazcy było wprowadzenie specjalnej, jak ją nazwał, „zaworowo-zapłonowej skrzynki", połączonej z akumulatorem zasilającym układ zapłonu w prąd elektryczny, w której znajdował się również zawór wylotowy i automatyczny zawór wlotowy. System samego zapłonu był niezwykle prosty. Dwa kontakty stykały się ze sobą przy każdym obrocie wału korbowodowego, przypadającym na suw pracy, co wywoływało iskrę zapalającą paliwo w obu przeciwległych połączonych ze „skrzynką" cylindrach (szczegóły konstrukcji pokazuje schemat silnika). Po ukończeniu suwu pracy tłok z kolei wydalał spaliny przez niepracującą w tym czasie „skrzynkę".

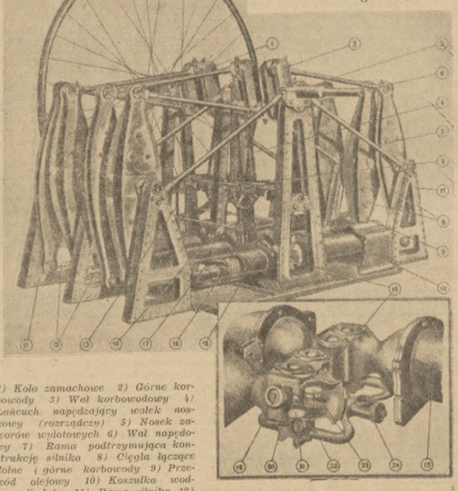
Silnik Kostowicza chłodzony był wodą, przy czym dookoła cylindrów wynalazca wprowadził koszulkę wodną tego typu, jak w naszych obecnych silnikach. Cylindry silnika i tłoki wykonane zostały z brązu. Silnik rozwijał przy bardzo małej w porównaniu z gazowymi wadą, moc 80 KM, co w ówczesnych czasach było prawdziwą rewolucją techniczną.

Zgodnie z wypowiedzią inż. B. N. Worobiewa współpracującego w okresie budowy silnika z Kostowiczem, całość prac została zakończona już w roku 1884. W roku zaś 1885 silnik przeszedł z doskonałym wynikiem szereg specjalnych badań.

Genialny wynalazek uczonego rosyjskiego, któremu zawdzięczamy w znacznej mierze szybki postęp techniki, dokonany w ostatnich dziesiątkach lat, natchnął wielu rosyjskich i zagranicznych konstruktorów do dalszych prac nad konstrukcją silnika benzynowego. Prace te, w których przodowali zawsze uczeni, technicy i inżynierowie ZSRR, kraju o najpotężniejszym potencjalnie przemyśle samochodowym doprowadziły silnik benzynowy do jego dzisiejszej wysokiej doskonałości.

Pierwowzór zaś naszego obecnego motoru, pierwszy na świecie silnik benzynowy Kostowicza, słuszna duma narodów Związku Radzieckiego, stoi dziś w Centralnym Domu Lotnictwa im. M. W. Frunzego w Moskwie jako świadectwa zdolności i twórczej myśli konstruktorów rosyjskich. **Z. W.**

Tak wyglądał pierwszy silnik benzynowy



1) Koło zamachowe 2) Górne korbowody 3) Wał korbowodowy 4) Łańcuch napędzający wałek noskowy (rozrządczy) 5) Nosek zaworów wylotowych 6) Wał napędowy 7) Rama podtrzymująca konstrukcję silnika 8) Cięgła łączące dolne i górne korbowody 9) Przewód olejowy 10) Koszulka wodna cylindrów 11) Rama silnika 12) Dolne korbowody 13) łańcuch napędowy zapłonu 14) Przewód benzynowy 15) Cylinder silnika 16) Tłok 17) Wał noskowy uruchamiający zawory i mechanizm zapłonu 18) „Skrzynka zapłonowo-zaworowa" 19) Przewód elektryczny 20) Kontakty zapłonu 21) Automatyczny zawór wlotowy 22) Sprężynka dla przymocowania przewodu od akumulatora 23) zawór wylotowy 24) Podstawa dla umocowania gaźnika

---

Przypominamy przed zimą

OBSŁUGA SYSTEMU CHŁODZENIA

Codzienne przymrozki, są wystarczającym sygnałem do uporządkowania systemu chłodzenia i przygotowania go ostatecznie do dłuższego okresu zimowego. Kierowcy bardziej zapobiegliwi, wykonali to już znacznie wcześniej, ale jest jeszcze wielu takich, których opieszałość może doprowadzić do szybkiego zużycia, lub zniszczenia sprzętu motorowego. Tym więc, w celu przypomnienia, podajemy poniższe wskazówki:

Przed wypuszczeniem wody, sprawdzić należy szczelność całego systemu chłodzenia, mając na uwadze, że mieszanina niezamarzająca ma zdolność łatwiejszego przenikania przez nieszczelności, a strata jej jest bardzo kosztowna. Następnie, trzeba przepłukać cały system chłodzący, a dopiero napełnić mieszaniną niezamarzającą.

W razie niemożności otrzymania gwarantowanej mieszanki, należy sporządzić ją samemu według załączonej tabelki. Istnieją zasadniczo dwa rodzaje płynów niezamarzających, jeden to połączenie wody ze spirytusem, drugi — wody z gliceryną. Pierwszy ma tę wadę, że dość szybko paruje, a dolewanie wody obniża jego wartość jako mieszaniny niezamarzającej, drugi zaś jest stosunkowo drogi. W tym jednak wypadku, mając na uwadze dobro swego cennego pojazdu, należy uniknąć wątpliwej oszczędności i wykonać mieszaninę z gliceryną. Kupując glicerynę, trzeba upewnić się czy jest ona odkwaszona, a jeżeli nie, to wykonujemy to sami dosypując do gotowej mieszanki łyżeczkę sody oczyszczonej na 1 litr płynu. Po dokładnym wymieszaniu, należy odczekać, aż powstanie osad na dnie naczynia, i wtedy wlać do chłodnicy tylko czysty płyn. Na chłodnicę należy założyć dopasowany pokrowiec z odpowiednim, odpinanym, wycięciem na środku, celem utrzymania równej temperatury silnika niezbędnej do jego ekonomicznej pracy. Pamiętać należy, że założenie nawet bardzo ładnie wykonanego pokrowca na osłonę chłodnicy, która w nowoczesnych samochodach nie zawsze wypada na wprost chłodnicy, przeważnie daje znikomy efekt. Zimne powietrze dociera do chłodnicy innymi drogami i w rezultacie silnik pracuje w z niskiej temperaturze. Dlatego też, o wiele lepiej jest wykonać osłonę samej chłodnicy, nawet sposobem gospodarczym, niż wydawać dużą sumę pieniędzy na efektowny pokrowiec na osłonę. Wystarczy przecież, przyspawać uszy do ramy chłodnicy na dole i u góry i założyć na drążku nawinięty dermatoid, podobnie do rolety okiennej, tylko zaciąganej odwrotnie, bo od dołu do góry. Podciąganie takiej zasłonki wykonać można zupełnie prosto przez zastosowanie linki Bowdena.

Aby kwestię przygotowania układu chłodzącego do okresu zimowego całkowicie wyczerpać, podajemy najczęstsze uszkodzenia powstające w pompie, chłodnicy i przewodach:

Nadmierna temperatura silnika, zaobserwowana przy normalnej jeździe, może być spowodowana przez uszkodzenia powstałe w pompie wodnej. Tak więc, może zdarzyć się, że płyn chłodzący zawiera pewne nieczystości i zatyka nimi wlot, lub wylot w pompie. Należy więc przefiltrować całą mieszankę. Pompa, może być również nieszczelna, co powoduje wyciekanie płynu aż do obniżenia jego poziomu do granicy uniemożliwiającej krążenie. Trzeba wtedy docisnąć nakrętkę uszczelnienia, lub wymienić je na nowe.

Chłodnica ulega często całkowitemu, lub częściowemu zatkaniu. Spowodowane to być może przez powstający z biegiem czasu osad t. zw. kamień kotłowy, lub też przez nieczystość płynu chłodzącego. Zapchaną chłodnicę najczęściej musi się oddać do specjalisty celem rozlutowania i oczyszczenia. Aby uniknąć tych kłopotów trzeba pamiętać o wlewaniu płynu przez lejek z gęstej siatki. Pod wpływem wstrząsów źle umocowana chłodnica zaczyna ciec. Poszczególne elementy wymagają wtedy odpowiedniego przelutowania. Winno się więc dbać o należyty stan umocowania chłodnicy i nie dopuszczać do jej nadmiernej wibracji.

Przewody gumowe, podlegające pewnym odkształceniom na skutek gorąca i działania na gumę składników mieszanki, ulegają po pewnym czasie zużyciu. Oprócz wymiany, doraźną naprawą może być owijanie miejsc nieszczelnych taśmą izolacyjną. Przy zakładaniu nowych przewodów najlepiej nasmarować je w środku gliceryną, a uniknie się przyklejenia gumy do metalu. Uszkodzenia uszczelnień pomiędzy koszulką wodną, lub głowicą a przewodami, stosunkowo dość rzadkie, wymagają szybkiej wymiany na nowe ze względu na możliwość zbyt dużego wyciekania płynu, jak i zewnętrznego zanieczyszczenia silnika lepką mieszanką glicerynową. Nie należy zapominać o smarowaniu wałka wentylatora, zgodnie z przepisem fabrycznym i dbać o całość, czystość i dobre naciągnięcie paska klinowego.

Dobry stan całego wozu, jest zależny bowiem od szeregu drobnych na pozór ale licznych czynności kontrolnych i zapobiegawczych.

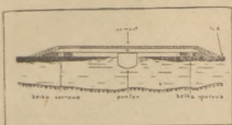
A. Żvm

Skład jakościowy mieszanek niezamarzających

Temperatura zamarzania	miesz. spirytusowa		miesz. glicerynowa	
	Ilość wody	Ilość spirytusu	Ilość wody	Ilość gliceryny
— 20	5,5	4,5	6	4
— 25	5	5	5,5	4,5
— 30	4,5	5,5	5	5
— 35	4	6	4,5	5,5
— 40	3,5	6,5	4	

PRZEPRAWIAMY SIĘ PRZEZ LÓD

Niełatwą porą jest dla żołnierza wojsk motorowych zima. Jednakże i ona ma dla nas swoje dobre strony. Takim to właśnie „zimowym sojusznikiem" jest dla samochodziarza lód. Pozwala on pokonać nam te przeszkody naturalne, które w lecie są nieraz niemożliwe do pokonania bez budowy mostów ze względu na dużą głębokość wody. Szczególnego zaś znaczenia nabiera lód do przepraw przez jeziora, które w lecie musimy objeżdżać dookoła. Przykładów „pomocy", udzielonej kierowcom przez lód w latach walki z faszystowskimi najeźdźcami można by mnożyć bardzo wiele. Największym z nich to słynna „droga życia" po jeziorze Ładoga, przez którą bohaterscy kierowcy radzieccy zaopatrywali Leningrad otoczony przez wroga i ewakuowali ludność cywilną. Drogą życia w niezwykle trudnych warunkach, przy ostrym mrozie i rwących nawierzchnię lodową po-



Mostek pomocniczy

ciskach artylerii hitlerowców przejeżdżały w niekończących się rzędach dzień i noc tysiące samochodów. Przeprawę utrzymywano mimo obstrzału w stale dobrym stanie dzięki szerokiemu zastosowaniu służby drogowej, która za pomocą polewania wodą i nakładania sztucznych wzmocnień usuwała szkody spowodowane przez artylerię i stały ruch samochodów. W ten właśnie sposób lód jeziora Ładoga i wspaniałe męstwo kierowców radzieckich połączone z wielką wytrwałością przyczyniły się do zwycięstwa, jakie odniosły wojska leningradzkie, odganiając faszystów spod miasta. Transport samochodowy dopomógł im bowiem, zaopatrując w niezbędne środki walki, jak amunicja, lekarstwa, żywność itp.

Znamy jednakże z historii wojny i drugi przykład, gdy lód spowodował zatopienie całej kolumny zmotoryzowanej. Taki właśnie los spotkał faszystów niemieckich, uciekających w sile kilku dywizji pancernych i zmotoryzowanych przed ścigającymi ich oddziałami Armii Radzieckiej przez zamarznięty Zalew Wiślany. Przeprawa przeprowadzona bez uprzedniego zbadania grubości lodu i przygotowania potrzebnych ewentualnie środków wzmacniających spowodowała, że kilkanaście tysięcy Niemców i tysiące pojazdów mechanicznych utonęło w wiślanych falach.

Z tych dwu przykładów wynika jasno, że lód jest o tyle sojusznikiem o ile przeprawa jest odpowiednio zbadana i przygotowana. Ma to zaś tym większe znaczenie w warunkach bojowych, że przeprawy odbywają się w znacznej większości w bliskości nieprzyjaciela, który może skierować na nie ogień swej artylerii jeszcze bardziej osłabiając nawierzchnię lodu.

W większości wypadków przeprawiamy się w warunkach bojowych w zwartej kolumnie. Nieraz jednakże zdarza się, że musimy przeprawić się samemu lub też w nielicznej grupie samochodów. Trzeba więc zatym, by każdy z nas żołnierzy-kierowców dobrze orientował się w pracach, które trzeba przeprowadzić, by przeprawa przez lód nie groziła niebezpieczeństwem ani samochodowi ani cennemu ładunkowi, który przewozimy.

Przeprawa wymaga wielu prac wstępnych, na które składa się:

1) rozpoznanie stanu dojazdów do przeprawy,
2) zbadanie stanu lodu, jego grubości, sprawdzenie szybkości prądu rzeki,
3) zbadanie stanu wyjazdów,
4) możliwość użycia pomocniczych materiałów miejscowych (drzewo, deski, faszyna itp.).



Kładka wzmacniająca

Sposób przeprowadzenia rozpoznania stanów dojazdów i wyjazdów nie wymaga bliższych wyjaśnień. Wszyscy orientujemy się dobrze, z jakiego wzniesienia może samochód zjechać i pod jakie wjechać.

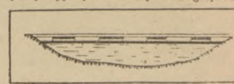
Wybierając przeprawę starajmy się zawsze (najlepiej przy pomocy miejscowej ludności) znaleźć bród. Zapewni to nam właśnie łagodność dojazdów i wjazdów, oraz zmniejszy ewentualne niebezpieczeństwo przy samej przeprawie.

Zasadniczą natomiast sprawą jest zbadanie grubości lodu. W tym celu w pierwszym rzędzie odgarniamy z całego miejsca przeprawy śnieg (który stanowi jedynie poważne obciążenie samego lodu i w ten sposób zmniejsza jego wytrzymałość), przeszkadzający nam dostać się do powierzchni lodowej, po czym w odległości mniej więcej co trzy metry kopiemy przeręble i dokładnie badamy grubość powierzchni lodowej.

Umieszczona poniżej tabela zawiera grubość lodu oraz temperatury powietrza, w zależności od których mogą się przeprawiać przez lód pojazdy danego typu.

Rodzaj pojazdu i jego ciężar		Najmniejsza grubość lodu w cm przy średniej temp. powietrza w ciągu ostatnich 3 dób			Odległość między poszczególnymi pojazdami w m
		— 10° C i niżej	od — 10° do — 5°	od 6° do — 0°	
Pojazd gąsienicowy	4 — t	18	20	23	10
	6 — t	22	24	28	15
	10 — t	28	31	35	20
	20 — t	40	44	50	25
	30 — t	49	54	61	35
	49 — t	57	63	71	40
	50 — t	64	70	80	40
	60 — t	70	77	88	45
Pojazdy kołowe	2 —	16	18	20	15
	3,5 — t	21	23	26	15
	6 — t	27	30	34	20
	10 — t	35	39	44	26
	15 — t	43	47	54	30
Artyleria zmotoryzowana					
Ciężar działa	Ciężar ciągnika				
2 — t	3,5 —	19	21	24	15
3 — t	5,5 — t	24	26	30	20
4,5 — t	5,6 —	25	28	31	20
8 — t	12 — t	35	39	44	30
21 — t	15,5 — t	55	61	69	35

Nieraz jednakże zdarzy się, że naturalna powierzchnia lodowa wymaga wzmocnienia. Stosujemy wówczas szereg środków pomocniczych. Najprostszym z nich jest polewanie lodu wodą w czasie dużego mrozu. Nie zawsze jest on jednak z tych czy innych przyczyn możliwym do wykonania. Stosujemy więc zatym inne, jak np. ułożenie na lodzie sztucznej nawierzchni, zmniejszającej nacisk jednostkowy na lód, wywierany przez nasze pojazdy. Pomost taki wykonujemy przez: ułożenie w zależności od materiału belek, dyli, żerdzi lub okrąglaków na poprzecznych dźwigarach. Możemy również budować pomosty naturalne, pokrywając powierzchnię lodu gałęziami



Wzmocnienie lodu przy pomocy żerdzi i belek

i chrustem na grubość 3—4 cm, pokrywając każdą warstwę kolejno śniegiem i polewając wodą. Zamieszczone powyżej rysunki pokazują kilka typów przepraw ze sztucznym wzmocnieniem. Nie mniej jednak ważnym jest również sam sposób jazdy po lodzie. Tu pamiętajmy w pierwszym rzędzie, że maksymalna szybkość nie może przekraczać w żadnym wypadku 5—8 km na godz., oraz że na lodzie należy unikać wszelkiego manewrowania samochodem, wjeżdżać nań prosto i powoli, jak również i spokojnie bez nagłego dodania gazu podjeżdżać na wyjazd.

Wil.



MOTOCYKL przyjacielem w boju

(Wspomnienie z walk sierżaanta gwardii Mikołaja Orłowa)

Pięć lat mojej służby w Armii Radzieckiej odbyłem w jednym i tym samym batalionie motocyklistów. Ile w tym czasie mieliśmy przeżyć, przygód i doświadczeń bojowych trudno byłoby spisać. Gdyby oznaczyć na mapie marszrutę, jaką przebyły po drogach wojny nasze motocykle od Moskwy do Berlina, wyszłaby z tego jakaś dziwna zygzakowata linia, biegnąca przez dziesiątki miast i setki wsi.

Nieraz zdarzało się nam na froncie, w przeciągu dwóch czy trzech dni dokonać kilkuset-kilometrowego marszu. Pamiętam, na przykład, jak po walkach w rejonie Karpat otrzymaliśmy rozkaz przerzucający nas nad brzeg Bałtyku, gdzie w tym właśnie czasie rozpoczęły się ciężkie boje o uwolnienie Gdyni i Gdańska.

Dosiedliśmy naszych „stalowych koni" i już za trzy dni, prosto z marszu, rozpoczęliśmy natarcie na umocnione pozycje Niemców. W marszu tym tak jak w dziesiątkach innych najbliższym przyjacielem każdego z nas był doskonały motocykl M-72, wyprodukowany dla nas rękoma towarzyszy z zaplecza, robotników radzieckich. On to właśnie przedzierał się po leśnych ścieżkach, pozwalał nam pokonywać stepy, wiózł nas z wielką szybkością po szerokich asfaltowych magistralach w pościgu za uciekającym najeźdźcą. Byliśmy lekką, szybką, groźną dla Niemców „zmotoryzowaną kawalerią", która potrafiła pokonać każdy teren, wypełniając liczne zadania bojowe powierzone jej przez dowództwo. W czasie tym nasz batalion motocyklowy wchodził w skład jednego z oddziałów pancernych. Z licznych epizodów wojennych tego okresu chcę opowiedzieć teraz o jednym, w którym najwyraźniej może ukazała się znajomość sztuki bojowej radzieckich motocyklistów i ogromne zalety naszej krajowej maszyny M-72.

Było to pod Łodzią. Dowódca batalionu otrzymał rozkaz przeprowadzić rozpoznanie jednego z odcinków, stanowiący kierunek marszu naszych oddziałów na miasto. Na zwiad wysłanych zostało 10 motocykli pod dowództwem kpt. Roszkowa. Wyjechaliśmy o świcie w mroźny styczniowy poranek. Przyznacie sami, że 10 motocykli to niewielki oddział, ale przecież mimo to przedstawiał on poważną siłę bojową, dzięki swej dużej sile ogniowej, zwielokrotnionej jeszcze bardziej szybkością motocykla. Nasz M-72 jest jakgdyby stworzony do takich właśnie operacji, posiada bowiem dużą zrywność oraz jest niezwykle zwrotny w najtrudniejszym nawet terenie.

Ekipę mego motocykla stanowiło trzech żołnierzy. W ich liczbie byłem i ja jako kierowca.

Zbliżało się już południe, gdy pierwsza z naszych maszyn podjechała do małego przysiółka na rozwidleniu dróg. W tym momencie posypały się gęsto strzały. W wiejskich domkach umocniła się tylna straż Niemców. W ślad za pojedynczym ogniem karabinowym posypały się wkrótce serie z hitlerowskich karabinów maszynowych ukrytych w oknach. Nasz dowódca zrozumiał, że nieduży garnizon Niemców osłania jedynie wycofujące się główne siły nieprzyjaciela. Z tego też powodu wydał rozkaz: „W bój nie wstępować, a obejść wioskę i posuwać się śladem kolumny uciekających Niemców".

Po kilkunastokilometrowym marszu, po pokrytej śniegiem i błotem wiejskiej drodze, którą nasze maszyny pokonały z łatwością, dogoniliśmy główne siły hitlerowców w drugiej wiosce. Natychmiast, prosto z marszu rozwinęliśmy się w linię bojową. Załogi motocyklów pozostawiły maszyny w ukryciu, a same tyralierą poczęły otaczać wioskę.

Walka trwała niedługo — około godziny była jednakże bardzo zacięta. Niemcy zmuszeni zostali do użycia swych głównych sił w celu odparcia naszych ataków i oczyszczenia sobie dalszej drogi na zachód. W tym zaś czasie nasz dowódca, kpt. Roszkow, wezwał przez radio na pomoc samochody pancerne. Przybyły one wkrótce i natychmiast ostrzelały wiejskie chaty i ogrody, w których ukryli się hitlerowcy.

Wzmocnienie naszego ognia i pożary, które wybuchły we wsi wywołały panikę wśród Niemców. Po kolei z okien i dachów pojedynczych chat poczęły wysuwać się, umieszczone na kijach, białe szmaty.

Po wyprowadzeniu Niemców ukazało się, że mamy 200 jeńców. Do niewoli wzięliśmy ponadto cały sztab oraz szereg ważnych dokumentów. Kpt. Rożkow rozkazał trzem naszym motocyklistom odwieźć do sztabu 2 wyższych niemieckich oficerów wraz ze zdobytymi dokumentami, innym zaś maszynom prowadzić dalej zwiad w wyznaczonym kierunku.

W walkach pod Łodzią zostałem raniony. Przez półtora miesiąca przebywałem



w szpitalu polowym. Po wyzdrowieniu udałem się spowrotem do mego batalionu motocyklowego, który w tym czasie walczył już na przedmieściach Berlina. W walkach o stolicę Niemiec nasz batalion, który składał się w większości z moskiewskich motocyklistów — sportowców i mechaników-kierowców, zabezpieczał łączność sztabu zgrupowania pancernego z jego pododdziałami. Motocykle M-72 kursowały wzdłuż i w poprzek linii frontu, przedostawały się w ślad za czołgami na głębokie tyły nieprzyjaciela. Przeciętny dzienny marsz dla każnego z nich wynosił po kilkaset kilometrów. Kilkakrotnie zdarzyło się nam również, że służyliśmy jako środek transportowy dla szybkiego przerzucenia piechoty z jednego odcinka frontu na drugi. Kierowcy motocyklów uczestniczyli w licznych operacjach desantowych, w walkach ulicznych i rajdach na zapleczu nieprzyjaciela.

Walki, w których brał udział nasz batalion i inne oddziały motocyklowe na wszystkich frontach Wielkiej Wojny Ojczyźnianej wykazały, że radziecki motocykl M-72 to niezawodna maszyna, która w rękach doświadczonego kierowcy - mechanika może zdziałać naprawdę cuda. Oderwani nieraz od swoich baz nauczyliśmy się w marszach przeprowadzać konieczne naprawy. Często zdarzało się, że kierowca rozkładał na śniegu swój płaszcz - pałatkę i błyskawicznie rozbierał i składał napowrót całą swą maszynę. Zespół korbowodów i tłoków wymieniano nieraz w bezpośrednich niemal że warunkach bojowych w przeciągu kilkunastu minut. Wielu z nas, którzy otrzymali swe maszyny jeszcze na początku wojny, w Moskwie, wjechało na nich do płonącego Berlina, po wzięciu udziału w zwycięskich bojach o tę główną siedzibę znienawidzonych faszystów.

Na zawsze pozostanie w naszej pamięci ów majowy dzień w zdobytym Berlinie. Staliśmy wówczas każdy z boku ustawionych w defiladowy szyk naszych wiernych towarzyszy, motocykli, a generał wręczał nam pamiątkowe dokumenty. Wojenna rada frontu w uznaniu naszego udziału w historycznych walkach o zdobycie stolicy niemieckiego imperializmu, Berlina, przyznała nam pamiątkowe odznaczenia.

Jestem starym sportowcem motocyklistą. W tym roku mija 20 lat od chwili, gdy pierwszy raz siadłem za kierownikiem maszyny. Do czasu wybuchu wojny jeździłem na maszynach wielu marek zagranicznych, rozbierałem je i naprawiałem. Przekonałem się jednakże w najtrudniejszych warunkach terenowych i klimatycznych, do zwalczania których zmusza motocyklistę wojna, nie ma lepszego motocykla niż nasza doświadczona w latach Wojny Ojczyźnianej M-72, z którą od tego czasu związałem się nierozerwalnie również w mej powojennej karierze sportowej.

Sezon motocyklowy 1949 zakończony

Kategoria wyścigowa ma już swych mistrzów

Tradycyjna „Pogoń za lisem", impreza towarzysząca uroczystości zakończenia sezonu motocyklowego, dała w ubiegłą niedzielę szerokim rzeszom naszych zawodników sygnał do rozpoczęcia zimowego odpoczynku. Odpoczynek ten, to jedynie tylko okres „nie jeżdżenia na imprezy", ale nie bynajmniej okres rzeczywi-



Start do kategorii wyścigowej do 500 ccm w czasie ostatniej eliminacji w Warszawie

stego odpoczynku. Bez wyjątku wszyscy ci, którzy startowali w minionym sezonie, obojętne czy z dobrym, czy ze złym wynikiem, przez czas miesięcy zimowych będą naprawiać, ulepszać i przygotowywać swój sprzęt do oczekujących go ciężkich chwil maksymalnego wykorzystania w sezonie 1950 r. Niewielu będzie tych szczęśliwych, którzy otrzymają nowy sprzęt sprowadzony z zagranicy. I tak olbrzymia pomoc Państwa, szczególnie właśnie w sporcie motorowym, przysporzyła naszym zawodnikom zwycięstw nie tylko w kraju, ale i zagranicą, dostarczając maszyny żużlowe wyścigowe i raidowe. Kilkadziesiąt tysięcy motocyklistów, a w tym około 15 tys. zrzeszonych, z utęsknieniem będzie czekać na nowy sprzęt, wszystkich jednak obdzielić nie jest się w stanie. Umiejętne i planowe zaopatrywanie poszczególnych pionów sportowych w sprzęt motorowy, może być oparte jedynie na osiągniętych wynikach i zgodnie z umiejętnościami zawodników. Nie do pomyślenia jest przydzielanie milionowej wartości sprzętu klubom, nie posiadającym odpowiednich jeźdźców, tak samo jak nie do pomyślenia jest przekazanie przydzielonego motocykla zawodnikowi, którego umiejętności wyścigowe powinny być jeszcze przez dwa, lub trzy sezony oszlifowane i krystalizowane. Problem odpowiedniego gospodarowania sprzętem motorowym, ważny jest nie tylko ze względu na dużą wartość pieniężną, lecz także dlatego, iż jak wykazał miniony sezon, odpowiedni zawodnicy na odpowiednich maszynach stali się zwycięzcami nie tylko krajowych, lecz także zagranicznych imprez. Chcąc lepiej zrozumieć znaczenie nowego sprzętu i możliwości poszczególnych zawodników „otrzaskanych" z wyścigami na przerabianych sportówkach, w momencie otrzymania nowej naprawdę wyścigowej maszyny, zróbmy mały bilans osiągnięć kategorii wyścigowej w sezonie



Hennek Herbert mistrz polski w kategorii wyścigowej do 125 ccm

1949 r. Dla przypomnienia podajemy, że corocznie rozgrywane biegi do mistrzostw wyścigowych Polski, składały się w 1949 r. z 4-ch kolejnych imprez — wyścigów ulicznych, dających zawodnikom następującą punktację za zdobyte miejsca: za pierwsze — 6 pkt., za drugie — 4 pkt., za trzecie — 3 pkt., za czwarte — 2 pkt., za piąte — 1 pkt. Suma punktów decydowała, po czterech eliminacjach, o miejscu w tabeli mistrzostw wyścigowych Polski.

Tak więc rozpatrując chronologicznie wyczyny naszych zawodników cofnijmy się do pierwszej eliminacji w Warszawie. W dniu 15.V.rb. na tradycyjnym, niezbyt zresztą ciekawym, okrążeniu Al. Niepodległości, pomiędzy Rakowiecką i Wawelską, zebrała się po raz pierwszy pokaźna stawka najlepszych zawodników, których ambicją i dążeniem było po przez cztery imprezy eliminacyjne dojść do tytułu mistrza w swojej kategorii. Nie bardzo przyjaźnie usposobiony św. Piotr polał obficie deszczem całą trasę obniżając atrakcyjność wyścigów i zmniejszając znacznie przeciętne uzyskiwane na treningach. A były one przy porannych próbach, na suchej nawierzchni, wcale dobre i sięgały granicy 113 km/godz. Przy około 20 tys. widzów pierwszy bieg 125-tek wygrał bezapelacyjnie „stary wyga" Hennek Herbert, przed Szczurkowskim i Puziem. W 250-kach zwyciężył Milewski prowadząc od startu do mety, przed Wodnickim i Hołubowiczem. Podczas biegu 350-tek nastąpiło tak niebezpieczne dla zawodników, jak i niemiłe dla widzów —



Wodnicki Czesław mistrz polski w kategorii wyścigowej do 250 ccm

spadnięcie deszczu. Nie przeszkodziło to jednak. St. Brunowi, prowadzącemu od startu, w zajęciu pierwszego miejsca przed Chlebiczem i Kupczykiem. Warto nadmienić, że w trzecim okrążeniu przeciętna Bruna wynosiła 109,1 km/godz. co jest lepszym wynikiem od przedwojennego rekordu Mielocha na maszynie 500 ccm. Już bieg 350-tek wykazał, że podczas deszczu maszyny sportowe mają równe szanse z wyścigowymi. Całkowitym potwierdzeniem tego, stał się bieg 500-ek, gdzie Żymirski na Triumph - Tiger wygrał z bardzo znaczną przewagą przed Dąbrowskim i Koprowskim.

Druga eliminacja, rozegrana w dniu 29.V.rb. w Poznaniu przyniosła dalsze zdobycze punktowe zawodnikom ambitnie i zacięcie walczącym, na ciekawej ale trochę niebezpiecznej trasie ulicznej. Trzeba zwrócić w tym wypadku uwagę na to, że zaakceptowanie przez Polski Związek Motocyklowy terminu drugiej eliminacji w równe czternaście dni po pierwszej, nie było z pewnością przemyślane, gdyż uniemożliwiło paru zawodnikom wzięcie udziału w imprezie, a innym utrudniło na skutek zbyt małej rozpiętości czasu między wyścigami warszawskimi, a eliminacją w Poznaniu. Trasa o długości 2.100 m, oblężona przez przeszło 30 tys. widzów przyniosła zwycięstwo w 125-kach — Puziowi przed Stefańskim i Komorowskim. W 250-kach Wodnickiemu przed Hołubowiczem i Michalskim, w 350-kach St. Brunowi przed Antoniewiczem i Bukowskim, a w 500-kach Mielochowi przed Dąbrowskim i Żymirskim. Po wyścigach poznańskich, odległy termin trzeciej eliminacji, dawał zawodnikom aż półtora miesiąca czasu na rozgrywanie wyścigów nie wchodzących do eliminacji mistrzowskiej. Duża ilość raidów i nadejście paru maszyn zagranicznych, zaabsorbowały całkowicie wielu jeźdźców. W tym okresie sukcesy wyścigowe naszych zawodników zostały powiększone o cenne zwycięstwo Żymirskiego w Bukareszcie Mianowicie w dniu 6.VI.rb. Żymirski, jadąc na nowej maszynie wyścigowej Triumph - Grand - Prix, zdobył Wielką Nagrodę Rumunii na trudnej 108 km. długiej trasie. Równocześnie, startujący Brun Stanisław w kategorii maszyn sportowych uzyskał drugie miejsce. W kilkanaście dni po tym, bo już 26.VI. rb. Żymirski reprezentując Polskę zajmuje trzecie miejsce w wyścigach ulicznych w Budapeszcie. Silna konkurencja Węgrów, Austriaków, Włochów i Czechów pokazała naszemu reprezentantowi wysoką rutynę międzynarodową, której zdobycie wraz z podniesieniem poziomu jeździeckiego mogą gwarantować tylko częste wyścigi i treningi z zawodnikami wysokiej klasy.

Trzecia eliminacja wyścigowa odbyła się zgodnie z programem PZM w dniu 10.VII rb. w Krakowie. Trasa, podobna do warszawskiej, Al. Niepodległości z jednym wirażem w połowie prostej, stała się widownią ciekawych rozgrywek, znacznie



Brun Stanisław mistrz polski w kategorii wyścigowej do 350 ccm

szybszych obecnie zawodników, dosiadających kilku maszyn wyścigowych. W 125-kach pierwszą sensacją był sukces Jankowskiego na polskim SHL, przed Hennekiem i Szczurowskim. 250-ki przebiegały można powiedzieć bez dużych niespodzianek. Wygrał Wodnicki przed Hołubowiczem i Michalskim. W 350-kach znów zwyciężył Brun Stanisław, nie zagrożony przez nikogo, przed Kupczykiem i Antoniewiczem. W 500-kach dużo obiecywano sobie po Żymirskim, ale niestety zawiódł on oczekiwania, spadając w czasie wyścigu na skutek defektu maszyny z pozycji pierwszej na piątą. Zwycięstwo w tej klasie odniósł Koprowski przed Mielochem i Markowskim.

Odpoczynek po wyścigach krakowskich, zużytkowali zawodnicy na przygotowania do Grand-Prix Polski, które odbyło się w dniu 7.VIII. rb. na terenie Poznania. Najpoważniejsza impreza sezonu, stała się wskutek prześladującego wielu zawodników — pecha, zupełnie nieprzewidzianą igraszką losu. Prowadzący wyścig Vitvar (RCS) dalej Żymirski i Koprowski odpadają na skutek defektów. W rezultacie jadący jako czwarty Mieloch, staje się prowadzącym bieg i przejeżdża metę przed Dąbrowskim i Boubenickiem (RCS).

Wreszcie ostatnia, czwarta eliminacja, rozegrana została w Warszawie w dniu 11.IX.rb. na trasie popularnie zwanej „Do okoła Politechniki". Tu padły ostatnie punkty finalizujące mistrzostwa wyścigowe na rok 1949. W biegu 125-tek



Żymirski Andrzej mistrz polski w kategorii wyścigowej do 500 ccm

powtórzył swój wspaniały sukces Jankowski na SHL, zwyciężając przed Hennekiem Janem i Hennekiem Herbertem. W 250-kach, stały pechowiec sezonu Markowski, wygrał wreszcie przed Milewskim i Wodnickim. W 350-kach pierwszy był doskonale jadący Jankowski przed Bębenkiem i Zwolińskim. Zastanawiający był na starcie w tej kategorii brak St. Bruna, który mając już wygrane trzy wyścigi, uważał widocznie, że nie ma po co się męczyć skoro nikt mu już zagrozić nie może. W klasie 500 ccm po pełnej napięcia walce z Mielochem, zwyciężył Żymirski przed Koprowskim i Dąbrowskim, „odgrywając się" za Kraków i Poznań zdobywając jednocześnie Mistrzostwo Warszawy.

Tak więc wyniki ostatniej eliminacji zakończyły ambitne gromadzenie cennych punktów i wyłoniły następujących Mistrzów Polski na 1949 rok:

Kateg.	125 — Hennek Herbert	13	pkt.
„	250 — Wodnicki Czesław	19	pkt.
„	350 — Brun Stanisław	18	pkt.
„	500 — Żymirski Andrzej	16	pkt.

Jak widać z powyższych w skrócie podanych przebiegów imprez wyścigowych minionego sezonu, znaczne poprawienie się klasy zawodników, ich techniki jazdy i szybkości przeciętnych jest do zawdzięczenia w głównej mierze opiece Państwa, jaką Ono roztacza nad sportem motorowym. Dostarczanie tak koniecznego sprzętu, zwiększenie ilości wyścigów w sezonie 1950 r., umożliwienie uczestniczenia zawodnikom w wielu imprezach zagranicznych będzie w dalszym ciągu szlifować formę, podnosić poziom i powiększać kadry jeźdźców w tej młodej a tak ważnej gospodarczo i militarnie, gałęzi sportu polskiego.



Jankowski, Bębenek i Zwoliński na wirażu podczas ostatniej eliminacji do mistrzostw polski w Warszawie.

K. CH.

...a kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji. Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. Konto PKO I-9100 Druk. Z. G. P. W. Nr. B-91892